

LE PILOTAGE MARITIME

et

la Loi du 28 Mars 1928

Thèse pour le Doctorat

Présentée à la Faculté de Droit de l'Université de Paris

par

Michel-Joseph GIRARD

Rédacteur au Ministère de la Marine marchande

Dispensée de la Soutenance en vertu des dispositions prises
en faveur des Etudiants mobilisés

Président : M. RIPERT

Doyen de la Faculté de Droit

IMPRIMERIE MODERNE
9, Rue des Loges, 9
Fontenay-le-Comte (Vendée)
1939

LE PILOTAGE MARITIME

et

la Loi du 28 Mars 1928

LE PILOTAGE MARITIME

et

la Loi du 28 Mars 1928

Thèse pour le Doctorat

Présentée à la Faculté de Droit de l'Université de Paris

par

Michel-Joseph GIRARD

Rédacteur au Ministère de la Marine marchande

Dispensée de la Soutenance en vertu des dispositions prises
en faveur des Etudiants mobilisés

Président : M. RIPERT

Doyen de la Faculté de Droit

IMPRIMERIE MODERNE
9, Rue des Loges, 9
Fontenay-le-Comte (Vendée)
1939

La Faculté n'entend donner aucune appro-
bation ni improbation aux opinions émises
dans les thèses ; ces opinions doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs.



Introduction

L'évolution de l'armement maritime a entraîné une transformation des différentes fonctions remplies par le personnel navigant : c'est ainsi que le capitaine a vu son rôle devenir prépondérant tandis que, par exemple, les fonctions de subrécargue ou d'écrivain devenaient de moins en moins importantes, puis, finalement disparaissaient.

Le pilotage a subi lui aussi l'influence des modifications profondes survenues dans les conditions d'armement.

L'origine du pilotage est sans doute contemporaine de la naissance de l'art de la navigation, et l'on peut penser, qu'à l'époque où les connaissances nautiques étaient très imprécises et où, seule, la navigation côtière était pratiquée, certains marins, en raison de leur connaissance particulière des lieux, étaient capables de guider le navire au travers des récifs qui bordaient la côte ; ce furent là les premiers pilotes.

L'étymologie du mot « pilote », bien que contraversée, semble justifier cette explication. En effet, pour de

nombreux auteurs, « pilote » proviendrait du mot hollandais « piloot » qui se décompose en « peilen » qui signifie mesurer et « loot » ou « lood » ou « lead » qui veut dire plomb. Le pilote serait donc le marin qui se sert de la sonde, instrument qui était certainement connu dès les débuts de la navigation. Dans de nombreuses autres langues, on retrouve d'ailleurs la même racine. Ainsi, en allemand « lootse », en anglais « lodesman », en danois « loods », en hollandais « loots », sont les équivalents du mot « pilote ».

D'autres érudits croient plutôt que « pilote » provient du vieux mot « pilot », qui désignait un pieu de fortes dimensions qui, fiché dans l'eau, indiquait les passes et du mot « piloter » qui signifiait baliser une rivière. C'est ainsi que Froissard a pu écrire :

« Si avoit fait piloter ladite rivière de l'Escaut afin qu'on y pust nager [naviguer] (1) ».

Quelle que soit donc l'étymologie adoptée, il semble établi que dès l'origine, le pilote a eu pour mission de guider les navires au long des côtes ou dans les embouchures des rivières à l'aide de la sonde et de quelques points de repère.

Aucun renseignement intéressant ne peut être recueilli dans le droit romain au sujet du pilotage ; tout au plus, quelques textes font-ils mention du « gubernator », mais il est difficile de savoir s'il s'agit là d'un

(1) Froissard (chroniques) I-I-135.

simple timonier ou d'un pilote au sens actuel du terme.

Il faut attendre le XII^e siècle pour trouver des textes précis relatifs à cette question. Les « Rôles d'Oléron » qui constituent un recueil de la jurisprudence maritime en vigueur sur les côtes françaises de l'océan font mention du pilote. Il en est de même, plus tard, dans « le Consulat de la mer » œuvre comparable aux « Rôles d'Oléron », mais relative aux côtes de la Méditerranée. Les dispositions prévues dans ces textes ainsi que celles contenues dans le « Guidon de la Mer », composé à Rouen à la fin du XVI^e siècle furent, pour la plupart, reprises dans la célèbre ordonnance de la Marine du mois d'août 1681.

L'ancien droit donnait au mot « pilote » un sens beaucoup plus large que celui que nous lui attribuons aujourd'hui : ce mot désignait, d'une part, l'individu qui conduisait le navire en haute mer et, d'autre part, celui qui guidait le navire près des côtes et à l'entrée des ports. Le premier était le « pilote hauturier », le second était le « pilote lamaneur ». L'époque moderne connaît seulement cette seconde catégorie.

Suivant Valin (1) le pilote hauturier devait être :

« ...un homme de mer, qui, après avoir appris sous
« un maître d'hydrographie l'art de la navigation, en

(1) Commentaire sur l'ordonnance de 1681 — Livre II, Titre IV.

« faisant usage de l'arbalète, de l'astrolabe et des autres
« instrumens convenables à cette science, et, après
« avoir mis les règles en pratique, a été trouvé capable
« de conduire un navire pour les voyages les plus
« longs ».

En fait, jusqu'à la fin du XVI^e siècle, le pilote hauturier était uniquement un praticien dans lequel le capitaine avait confiance, et qui, à l'aide de sa mémoire, d'observations géographiques et de calculs élémentaires faisait son possible pour mener le navire à bon port.

En 1584, un Edit d'Amirauté réserva le privilège du pilotage aux capitaines qui auraient satisfait à un examen passé devant « deux anciens maîtres en présence de l'amiral ou de ses lieutenants et de deux échevins de la ville ou notables bourgeois ».

Cet édit est à l'origine d'un principe qui est encore en vigueur et qui veut que les fonctions de pilote soient le privilège des navigateurs ayant satisfait à des conditions particulières de recrutement.

Pendant plusieurs siècles, les pilotes hauturiers eurent un rôle consirérable. « Les pilotes de cette qualité sont
« si nécessaires qu'on ne saurait trop veiller à prévenir
« d'en manquer » déclare Valin. (1).

Une ordonnance du 27 février 1719 particulière au port de La Rochelle, enjoignait « sous peine de cent livres
« d'amende, à tous les négocians qui armeraient à

(1) Op. Cit. Liv. II — Titre IV.

« l'avenir des navires de cent tonneaux et au-dessus,
« pour le long cours, de prendre dans le nombre de
« leur équipage, un des apprentis instruits au pilotage,
« pour faire les fonctions de pilotin... »

Ces jeunes gens, qui avaient « étudié chez le maître d'hydrographie » devenaient ensuite aides pilotes, puis pilotes.

Les pilotes hauturiers constituèrent pendant longtemps l'élite du monde maritime. Certains, tels que Guillaume le Testu ou Jacques Devaux, l'un et l'autre hôvrais, acquirent une grande renommée. C'est aussi l'un d'entre eux, le portugais Martin Vincente qui aurait donné à Christophe Colomb l'idée d'un continent situé à l'Ouest du monde.

Mais, à partir de 1681, grâce aux écoles d'hydrographie qui furent ouvertes sur le littoral, la science de la navigation se répandit de plus en plus. Le « maître », autrefois très ignorant des choses de la mer, devint par son savoir et son habileté, l'égal du pilote hauturier.

La présence à bord de deux hommes, l'un et l'autre compétents pour conduire le navire étant inutile et l'unité de commandement étant une nécessité absolue, le pilote hauturier ne tarda pas à disparaître.

La fin des pilotes hauturiers fut contemporaine de celle de l'ancien régime et un décret des 22 avril-1^{er} mai 1791, décida la suppression de cette catégorie de navigateurs.

Le pilote côtier ou lamanneur, ancêtre direct du pilote moderne, était un homme qui, familiarisé avec la navigation côtière dans une région déterminée, aidait le capitaine à éviter les récifs, les bancs de sable et les mauvais courants et lui indiquait la passe qui devait lui permettre d'atteindre ou de quitter le port sans encombre.

Valin, qui, comme nous l'avons vu, a défini avec ampleur et précision le rôle du pilote hauturier, déclare beaucoup plus brièvement qu'à « l'égard du pilote côtier, « tout ce qu'on exige de lui, c'est qu'à la science de la « manœuvre il joigne la connaissance des côtes, des « courans et des dangers qu'il y a à éviter près des « côtes » (1).

Le lamanneur avait, en effet, un rôle beaucoup plus modeste que celui du pilote hauturier, mais, il remplissait néanmoins une fonction particulièrement utile, la navigation côtière étant la plus dangereuse.

Jusqu'en 1584, le pilotage côtier, tout comme le pilotage hauturier, resta libre. Il convient de remarquer que l'édit de 1584 fixe les conditions de recrutement des pilotes, sans spécifier de quelle catégorie de pilotes il s'agit. D'ailleurs, le parallélisme entre les deux institutions fut également respecté par les textes postérieurs.

L'ordonnance de 1681 précise que le lamanneur était

(1) Valin op. cit. Liv. II, Tit. IV.

examiné : « sur la connaissance et expérience qu'il doit
« avoir des manœuvres et fabrique des vaisseaux, en-
« semble des cours et marées, des bans, courans, écueils
« et autres empêchemens qui peuvent rendre difficile
« l'entrée et la sortie des rivières, ports et havres du
« lieu de son établissement. » (1).

Pour pouvoir prendre part à ces épreuves il fallait être âgé au moins de 25 ans (2) et avoir accompli un certain temps de navigation. Enfin, le lamaneur devait habiter dans le ressort du siège de l'amirauté car il était ainsi supposé mieux connaître les parages où il devait exercer son activité.

Ces conditions particulières de recrutement avaient pour corollaire le monopole du pilotage au profit des lamaneurs. Ce principe fut établi d'une manière formelle par l'art. 88 de l'Ordonnance de 1584 qui décide que :

« Ceulx qui ne seront instituez aux dictes charges ne
« pourront s'ingérer à conduire, faire entrer ou sortir
« aucun navire de nos ports et havres sur peine de
« punition corporelle. »

L'ordonnance de 1681 reprit les mêmes dispositions et décida en outre que le nombre des pilotes serait fixé par

(1) Ordonnance de 1681 Livre IV, Titre III, art. 3.

(2) L'âge minimum était, antérieurement à l'ordonnance de 1681, fixé à 18 ans ; il fut porté à 25 ans par ce texte, et l'édit de 1754 exigea que le candidat pilote soit âgé de 35 ans.

les Officiers d'Amirauté après avis des notabilités intéressées.

Tous ces principes sont encore à la base de la législation moderne.

Mais, l'obligation actuellement faite au capitaine de prendre un pilote pour entrer ou sortir du port n'existait pas dans l'ancienne France. C'est ainsi que l'art. 90 de l'édit de 1584 disposait que « les maistres de navires ne
« pourront être contraints de prendre pilote ou lama-
« neur pour entrer ou sortir hors des dicts havres si bon
« ne leur semble. »

La règle, il est vrai, comportait des exceptions importantes : ainsi, les navires étrangers ne pouvaient se dispenser d'utiliser le pilote et, à partir de 1689, les navires de plus de 100 tonneaux furent soumis à la même obligation pour entrer ou sortir des ports de guerre.

La responsabilité du pilote lamaneur était lourde et, en cas de faute, des sanctions très énergiques étaient prises contre lui. Cette sévérité contre le pilote fautif était d'ailleurs de tradition et les Rôles d'Oléron avaient prévu la peine de mort contre le pilote qui n'avait pas remboursé les dommages causés par sa faute au navire dont il avait la charge. Des châtimens encore plus cruels étaient réservés aux pilotes qui, volontairement, causaient le naufrage du navire afin de permettre aux populations côtières ou au triste seigneur du lieu d'en recueillir les épaves.

Pendant toute la durée de l'ancien régime, le pilotage ne fut jamais organisé d'une manière uniforme et, à part l'ébauche de réorganisation tentée par la loi des 21-22 août 1790, il faut attendre le décret-loi du 12 décembre 1806, pour voir cette institution réglementée par un texte général et complet.

Ce décret-loi, comme toute la législation du premier Empire, reprenait et généralisait les principes dont l'utilité avait été démontrée par l'usage et reflétait, d'une manière particulièrement vive, les théories autoritaires en faveur à cette époque.

Il réalisait un gros progrès en réunissant, en un seul texte, toutes les dispositions qui intéressaient le principe et le fonctionnement pratique du pilotage et on a pu dire que le décret-loi de 1806 constituait la véritable « charte » du pilotage.

Néanmoins, on ne manqua pas de constater à l'usage que ce texte contenait quelques imprécisions et, l'évolution de la navigation maritime aidant, il fut nécessaire de le compléter et de le modifier. A partir de 1854, de nombreux règlements sont donc venus combler les lacunes du décret de 1806 et réformer certains points, si bien que, peu à peu, en raison de ces remaniements successifs et fragmentaires, les textes régissant l'institution du pilotage perdirent leur homogénéité tout en restant cependant assez mal adaptés aux besoins de la navigation moderne.

Une réforme totale était donc nécessaire pour refondre

l'ensemble de la réglementation. Cette œuvre devait se révéler difficile à réaliser en raison du caractère très particulier du pilotage maritime.

Dès 1907, un projet fut présenté à la commission extra parlementaire de la Marine Marchande, et, en 1916, un projet de loi fut adopté par le Conseil Supérieur de la Marine Marchande. Mais, c'est seulement par la loi du 28 mars 1928 que la réforme devait être effectuée.

Cette loi, qui ne comporte que 28 articles (1), ne contient que les dispositions générales et essentielles. La portée et le sens en ont été précisés par une circulaire d'application en date du 19 juillet 1928. Enfin, de nombreux décrets ont complété la réforme en fixant pour chaque station les mesures d'application.

La première partie de cette étude sera consacrée à l'examen de l'organisation du corps des pilotes. Les conditions de recrutement et de mise à la retraite des pilotes ainsi que le régime disciplinaire et pénal qui leur est applicable feront l'objet du titre premier, tandis qu'un titre second groupera ce qui intéresse l'organisation des stations et en particulier la gestion du matériel et le régime des pensions.

La seconde partie concernera l'étude des opérations de pilotage. Un premier titre traitera du principe de l'obligation du pilotage et de ses conséquences et, dans

(1) Le décret-loi de 1806 en comptait 56.

un titre suivant, seront exposées les opérations de pilotage proprement dites, c'est-à-dire les rapports du capitaine et du pilote, les obligations d'assistance qui incombent au pilote, les tarifs de pilotage et les règles de compétence.

Le régime actuel du pilotage en France sera envisagé comparativement à ce qu'il était, antérieurement à la réforme du 28 mars 1928.

PREMIÈRE PARTIE

Organisation du corps des pilotes

TITRE PREMIER

Des pilotes

La composition et le recrutement du personnel, le contrôle de l'aptitude physique des pilotes, les conditions de mise à la retraite et le régime disciplinaire et pénal seront successivement examinés sous ce titre.

La question des pensions et retraites bien que se rattachant au statut du personnel n'a pas été comprise dans ce chapitre car elle ne peut être étudiée que conjointement avec l'organisation des stations.

CHAPITRE PREMIER

Composition et recrutement du personnel

Sous l'empire du décret-loi de 1806, on distinguait les pilotes, les aspirants pilotes et les pilotes adjoints.

Seules, les deux premières catégories subsistent aujourd'hui, les pilotes adjoints ayant disparu depuis la réforme du régime des pensions par la loi de 1928 (1).

Les aspirants pilotes doivent, pendant leur stage, seconder et remplacer les pilotes. Exceptionnellement, ils sont embarqués sur le bateau pilote à titre de simples matelots, ce qui est beaucoup moins favorable à leur formation professionnelle ; aussi, la circulaire du 19 juillet 1928 déclare que « partout où la nécessité « ne s'en fait pas absolument sentir, il est préférable de « renoncer à ces errements » (2).

Le Ministre de la Marine Marchande fixe par décret, pour chaque station, le nombre des pilotes ; l'effectif des aspirants est limité au quart de l'effectif des pilotes. Cette dernière mesure a pour but d'empêcher que les aspirants qui deviennent pilotes par ordre d'ancienneté, ne soient soumis à un stage d'une trop grande durée.

Ces diverses dispositions existaient déjà dans le décret-loi du 12 décembre 1806 (3).

(1) Art. 10, B.O.M.M. 1928, p. 149 « Le personnel du pilotage est composé de pilotes et, s'il y a lieu, d'aspirants pilotes. »

(2) Circ. 19 juillet 1928, art. 10 B.O.M.M. 1928, p. 270.

(3) Décret-loi 12 décembre 1806, art. 8 R.A.R. — T. I, p. 490.

Les pilotes et les aspirants pilotes sont nommés par le Ministre de la Marine Marchande après concours (1).

§ I. — Mode de recrutement des pilotes

Les conditions dans lesquelles doit avoir lieu ce concours et l'énoncé des matières qui doivent obligatoirement figurer au programme font l'objet de l'arrêté du 30 juin 1928 (2) (modifié le 18 juin 1936). L'article 5, en particulier, prévoit que la commission d'examen sera composée ainsi qu'il suit :

Un officier de marine (ayant au moins le grade de lieutenant de vaisseau), président ;

Deux capitaines au long cours (âgés de 35 ans au moins) ;

Deux pilotes (choisis parmi les plus anciens de la station).

D'autre part, un arrêté en date du 16 novembre 1933 a prévu avec précision un programme général applicable à toutes les stations et un programme spécial à chacune d'entre elles (3).

Ce concours comporte des épreuves écrites consistant obligatoirement en une dictée ou un rapport de mer et « des calculs sur les quatre règles et les principes du « système métrique et des problèmes sur l'annuaire des

(1) Loi du 28 mars 1928, art. 18, 2^e parag.

(2) B.O.M.M. 1928, p. 249.

(3) B.O.M.M. 1934 p. 15.

« marées »: Dans de nombreuses stations, les candidats subissent également une épreuve de langue anglaise.

Les épreuves orales sont beaucoup plus étendues et portent principalement sur la connaissance des lieux où le candidat pilote exercera son activité et également sur la manœuvre des bâtiments et les règles générales de navigation.

§ II. — Conditions que doivent remplir les candidats

Pour être admis à prendre part au concours, les candidats doivent réunir certaines conditions d'aptitude professionnelle, d'âge et de santé.

Au point de vue professionnel, les candidats doivent :

« Avoir navigué six ans dans le personnel du pont,
« dans la marine de l'Etat ou la marine marchande,
« dont trois ans au moins sur des navires de commerce
« armés au long cours, au cabotage, à la pêche au large
« ou au pilotage » (1).

Cette règle a été dictée par le souci d'assurer le recrutement des pilotes parmi les marins ayant une pratique éprouvée de la navigation.

Certaines divergences s'étant produites, quant à l'interprétation de ces dispositions, le Ministre de la Marine Marchande a cru devoir préciser, par une circulaire en date du 27 juin 1934 (2), qu'il devait s'agir de navigation

(1) Loi du 28 mars 1928, art. 11.

(2) Circ. du 27 juin 1934, B.O.M.M. 1934, p. 292.

réelle. Ainsi, en ce qui concerne le temps de navigation à l'Etat, il ne saurait s'agir que du service accompli à bord des bâtiments armés. Le temps passé à bord des bâtiments en « disponibilité armée » ou « aux essais » n'est pas considéré comme valable, ces navires étant dans un port pour subir de grosses réparations ou ne faisant que de rares sorties en mer. Mais, par mesure de bienveillance, le temps passé dans les services navigants de l'aéronautique maritime sont pris en considération, jusqu'à concurrence d'un maximum de six mois seulement.

La loi du 28 mars 1928 décide dans son article 11, que, pour devenir pilote, il faut être âgé de 24 ans au moins et de 35 ans au plus. Le décret-loi de 1806 était, sur ce point, beaucoup moins complet, car s'il fixait à 24 ans l'âge minimum des candidats, par contre, il ne déterminait aucunement l'âge au delà duquel il était impossible de devenir pilote. Cette omission fut réparée en 1854, mais l'âge maximum fut fixé à 50 ans ce qui enlevait, en pratique, tout intérêt à la mesure prise.

A titre transitoire, il a été prévu, tant par l'art. 11 de la loi du 28 mars 1928 que par la loi du 3 mars 1934 (1) qui est venue le compléter, que les règlements locaux peuvent, lorsque les circonstances l'exigent, apporter des dérogations aux règles relatives aux conditions de navigation et d'âge des candidats pilotes. Mais, il reste entendu que de telles mesures doivent être exception-

(1) Loi du 3 mars 1934 B.O.M.M. 1934, p. 115.

nelles et justifiées par les nécessités du recrutement ou les conditions de service particulières à certaines stations.

Enfin, le candidat pilote doit subir avec succès une visite médicale destinée à constater son aptitude physique à l'emploi de l'amaneur. Il convient, en effet, étant donnée l'importance des fonctions qui leur sont confiées, que les pilotes aient une bonne santé et en particulier une bonne vue ; pour cette raison, le législateur a voulu que l'aptitude physique du pilote soit contrôlée lors de son recrutement et au cours de sa carrière.

§ III. — Contrôle de l'aptitude physique des pilotes

Le décret-loi de 1806 n'avait pas prévu l'examen médical des candidats pilotes et c'est seulement une circulaire du 7 février 1891 qui institua cette formalité.

Actuellement, chaque candidat doit être examiné par un médecin agréé par l'administration afin de s'assurer qu'il n'est atteint d'aucune infirmité incompatible avec l'emploi de pilote. L'examen de la vue est particulièrement précis et l'intéressé ne doit présenter ni daltonisme ni diplopie.

En outre, la commission d'examen, assistée du médecin et éventuellement de l'Administrateur de l'Inscription Maritime, doit s'assurer « par une épreuve « pratique, que les candidats ont une très bonne vue et « qu'ils distinguent parfaitement les couleurs à la dis-

« tance où il est pratiquement utile de les dis-tinguer » (1).

Tandis qu'il est probable que l'habileté professionnelle du pilote restera constante et même augmentera après plusieurs années de service, en revanche, on peut craindre que cet agent cesse d'être apte à remplir ses fonctions en toute sécurité si son état de santé vient à se modifier.

En raison de cette constatation, une circulaire du 7 février 1891 avait décidé qu'après 50 ans d'âge, le pilote subirait tous les 5 ans une épreuve pratique destinée à constater sa bonne vue. D'autre part, des épreuves identiques pouvaient être imposées à tout pilote, quel que soit son âge, si l'on craignait que ses yeux ne remplissent plus les conditions requises pour assurer la bonne marche du service.

Ces dispositions étaient notoirement insuffisantes puisque seule, l'intégrité de la vue était en cause et que, la commission qui était appelée à opérer ce contrôle, ne comptait pas de médecin parmi ses membres.

Le principe de la périodicité des visites, ainsi que la possibilité d'examiner le pilote chaque fois que la sécurité du service était en jeu, devaient être reproduits par la loi du 28 mars 1928.

L'art. 12 décide en effet que :

« A partir de l'âge de 50 ans, les pilotes et aspirants-

(1) Arrêté du 30 juin 1928 fixant les conditions des concours pour l'emploi de pilote Art. 6, B.O.M.M. 1928, p. 250.

« pilotes subissent tous les cinq ans jusqu'à soixante ans
« et tous les deux ans à partir de soixante ans, une
« visite médicale destinée à constater qu'ils ont conservé
« une aptitude suffisante à l'exercice de leur profession.
« Ils peuvent, en outre, quel que soit leur âge, être
« soumis à toute visite médicale ordonnée par le Minis-
« tre chargé de la Marine Marchande ».

Les pilotes sont examinés par une commission de visite spéciale, qui se réunit au chef-lieu du quartier dont dépend la station et qui se compose de : (1)

- l'Administrateur de l'Inscription Maritime, chef du quartier, Président ;
- le chef ou le sous-chef du pilotage ou, à défaut, l'officier de port chargé de la direction du pilotage ;
- un médecin agréé par le service local de l'Inscription Maritime ;
- un pilote pris dans le personnel de la station intéressée et désigné annuellement par le Directeur de l'Inscription Maritime.

Le pilote a la faculté de demander, dans les huit jours qui suivent la décision de la commission, une contre-visite qui aura lieu suivant la même procédure que la visite, mais devant une commission composée de membres autres que ceux qui ont fait partie de la première

(1) Arrêté du 12 avril 1933 fixant la composition de la commission de visite périodique médicale des pilotes — B.O.M.M. 1933, p. 89.

commission de visite. L'avis donné par la seconde commission est définitif.

Si l'incapacité permanente du pilote est reconnue, le Ministre de la Marine Marchande prononcera sa mise à la retraite.

Si la commission constate seulement une incapacité temporaire le pilote ou l'aspirant-pilote cessera provisoirement son service. Il sera soumis par la suite à des visites périodiques afin que l'amélioration de sa santé puisse, éventuellement, être constatée.

Toutes les dispositions précédentes sont des innovations de la loi de 1928 et ont donné, en pratique, de bons résultats.

CHAPITRE II

Conditions de mise à la retraite des pilotes

La mise à la retraite des pilotes est prononcée par le Ministre de la Marine Marchande. Elle a lieu, soit à la requête de l'Administrateur de l'Inscription Maritime, soit sur la demande de l'intéressé, lorsque le pilote, en raison de son âge ou de ses infirmités, ne peut continuer à remplir ses fonctions. En principe, cette mesure ne peut être prise qu'après avis de la commission de visite dont il vient d'être parlé.

Cependant, s'il s'agit d'une mise à la retraite pour ancienneté de services, le postulant ne sera pas obligé

de passer devant une commission et l'Administrateur de l'Inscription Maritime vérifiera seulement si le pilote réunit bien les conditions de service exigées par le règlement de la Caisse des pensions de la station.

La loi du 28 mars 1928 ne prévoit donc pas de limite d'âge pour les pilotes en exercice et le Ministre possède seulement le droit de prononcer individuellement la mise à la retraite des pilotes dont l'état physique a été reconnu insuffisant. Une limite d'âge uniforme aurait été, semble-t-il, bien préférable.

Pour remédier à cette anomalie, l'article suivant avait été inséré dans le décret du 14 décembre 1921 (1) portant Règlement Général des stations de pilotage.

« ART. 12. — La limite d'âge maximum est fixée pour
« les pilotes à soixante cinq ans.

« Cette même limite est applicable au chef du service
« de pilotage ».

Mais, ce texte réglementaire ne devait pas être admis par le Conseil d'Etat, qui, par un arrêt en date du 18 novembre 1933 (2) annula l'article premier du décret du 8 août 1931 en tant qu'il rendait applicable aux stations de pilotage de Rouen-Aval et de Rouen-Amont, l'alinéa 1^{er} de l'art. 12 du « règlement général ».

Le Conseil d'Etat, après avoir démontré que le législateur avait décidé qu'un pilote ne pouvait être mis à la

(1) B.O.M.M. 1929, p. 449.

(2) B.O.M.M. 1933, p. 43.

retraite en raison de son âge qu'après qu'il a été constaté, par un examen individuel, que cet âge ne lui permettait plus, en fait, de remplir ses fonctions, — jugea que ce régime mettait par lui-même obstacle à ce que le chef de l'Etat institue par voie de mesure générale une limite d'âge unique applicable à tous les pilotes d'une ou plusieurs stations.

L'alinéa 1^{er} de l'art. 12 s'est donc trouvé de ce fait annulé, la limite d'âge ne continuant à s'appliquer qu'aux chefs du service de pilotage, qui, ainsi que nous le remarquerons au cours de l'étude de l'organisation des stations, ont une situation spéciale distincte de celle des pilotes.

Les règlements locaux peuvent donc, dans l'organisation des caisses de pension, prévoir l'âge auquel un pilote aura droit à sa retraite, mais ils ne peuvent pas l'obliger à prendre cette retraite à un âge déterminé.

CHAPITRE III

Le régime disciplinaire et pénal des pilotes

L'importance et la nature des fonctions de pilotage expliquent pourquoi un régime disciplinaire et pénal particulièrement sévère a été appliqué, de tout temps, aux lamaneurs.

L'ordonnance sur la Marine de 1681 dans son livre II, Titre IV, art. 7 décidait que :

« Le pilote qui, par ignorance ou négligence, aura fait
« périr un bâtiment, sera condamné en cent livres
« d'amende, et privé pour toujours de l'exercice du pilo-
« tage, sans préjudice des dommages et intérêts des
« parties ; et, s'il l'a fait par malice, il sera puni de
« mort ».

Le chapitre III du décret-loi du 12 décembre 1806 (1) prévoyait également un ensemble complet de sanctions très rigoureuses.

Par exemple, l'art. 24 « in fine » disposait que :

« ...tout pilote qui refuserait de marcher quand il sera
« requis, sera puni de quinze jours de prison et interdit
« en cas de récidive ».

L'article suivant condamnait à la perte de son salaire, à un mois de prison et à la déportation en cas de récidive, le pilote en état d'ivresse qui entreprenait la conduite d'un navire ou qui manquait de respect au capitaine.

La sévérité de ce régime s'expliquait tant par l'organisation hiérarchique du pilotage, — ce qui suppose un système disciplinaire à la base, — que par la tendance répressive caractéristique de la législation napoléonienne. Plus tard, les dispositions du décret-loi de 1806

(1) R.A.R. Tome I, p. 491.

furent jugées trop dures et il parut exagéré, en particulier, de pouvoir infliger, sans jugement, des peines de prison. Pour atténuer les rigueurs de la loi, une dépêche ministérielle en date du 7 Août 1903 décida, — contrairement d'ailleurs à tout principe juridique, — que des punitions inférieures à celles prévues pourraient être prononcées. Enfin, des difficultés d'interprétation s'élevaient fréquemment, soit en ce qui concerne les actes punissables, soit en ce qui concerne les personnes qualifiées pour prononcer les sanctions.

Une réorganisation était donc tout à fait nécessaire. Cette réforme fut réalisée par l'article 14 de la loi du 28 mars 1928, qui fixe en ce qui concerne leurs actes professionnels, le régime disciplinaire des pilotes. Mais, il convient de remarquer, « qu'en tant que titulaires d'un « brevet, ils relèvent comme tous les marins brevetés, « des dispositions générales suivant lesquelles ils peuvent être frappés de peines disciplinaires : les dispositions de l'art. 14 sont des dispositions spéciales et pour « tout ce qui n'est pas expressément prévu dans ces « dispositions il y a lieu de se reporter au Code du « 17 décembre 1926 » (1).

L'article 14 de la loi du 28 mars 1928 établit tout d'abord que les pilotes sont soumis au pouvoir disciplinaire du Ministre de la Marine Marchande.

(1) Circulaire du 19 juillet 1928, B.O.M.M. 1928, p. 272.

Quatre degrés de peines disciplinaires viennent sanctionner les fautes professionnelles du pilote. Ce sont :

- la réprimande ;
- le blâme ;
- la suspension temporaire de l'exercice des fonctions ;
- la révocation.

Le chef du service de pilotage prononce directement et sans réserve la réprimande et le blâme. Il prononce également la suspension de l'exercice des fonctions pour une durée maximum de dix jours, mais, dans ce cas, sa décision doit être approuvée par le Directeur de l'Inscription Maritime.

Seul, le Ministre peut suspendre le pilote de ses fonctions pendant plus de dix jours ou le révoquer. Dans ces deux cas d'ailleurs, le Ministre est tenu de prendre l'avis du conseil d'enquête prévu par l'article 23 du Code disciplinaire et pénal de 1926. Ce conseil comprend :

- un Administrateur général ou un Administrateur en chef de l'Inscription Maritime, Président ;
- un officier supérieur du corps des Administrateurs de l'Inscription Maritime ;
- un capitaine au long cours ayant quatre ans de fonctions en cette qualité.
- deux pilotes, ayant, eux aussi, quatre ans de fonctions en cette qualité.

Il est bon de remarquer qu'avant toute sanction, l'intéressé doit être entendu et admis à fournir des explications sur les faits qui lui sont reprochés.

La circulaire du 19 juillet 1928 insiste sur l'intérêt qu'il y a à ce que « ces explications soient fournies par écrit, « signées et jointes au dossier de l'affaire ».

Le régime pénal applicable aux pilotes est, comme le régime disciplinaire, organisé par la loi du 28 mars 1928 et par le code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande qui constitue la règle commune. Les articles 79, 80 et 81 de ce code prévoient, en particulier, les peines qui frappent le pilote qui, par sa faute, a causé la perte du navire ou qui n'a pas respecté les règlements maritimes.

La loi du 28 mars 1928, vise certains délits spéciaux au pilotage, tels que le fait pour un pilote de ne pas assister un bâtiment en danger ou d'entreprendre, en état d'ivresse, la conduite d'un navire. Ces fautes sont punies d'une amende de 25 à 300 fr. et d'un emprisonnement de 8 jours à 3 mois ou de l'une de ces deux peines seulement (1).

En outre, dans un article 16, la loi prévoit que sera puni d'une « amende de 50 à 10.000 fr. et de huit à « quinze jours de prison ou de l'une de ces deux peines

(1) Art. 15.

« seulement et du double en cas de récidive, toute personne qui, sans une commission régulière de pilote de la station, aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire en qualité de pilote commissionné ».

Ces divers délits sont de la compétence du Tribunal Correctionnel.

TITRE SECOND

De l'organisation des stations de pilotage

La loi du 28 mars 1928 a profondément modifié l'organisation des stations de pilotage en réformant le mode de gestion du matériel et en créant le régime des pensions.

L'examen de ces deux questions particulièrement importantes sera précédé de l'étude de l'organisation hiérarchique du personnel des stations et du règlement particulier à chacune d'elles.

CHAPITRE PREMIER

De l'organisation hiérarchique du personnel des stations

La nature et l'importance des fonctions confiées aux pilotes justifie l'organisation hiérarchique du personnel des stations. Il convient en effet, qu'un chef responsable, muni de pouvoir suffisants, veille à la bonne marche du service.

Sous l'ancienne réglementation, existaient les grades

de chef de pilotage, sous-chef de pilotage, pilote major et syndic des pilotes. Cette multiplicité des catégories entraînait un manque d'uniformité dans l'organisation des stations. Suivant les cas, en effet, le « pilote major » était soumis à l'autorité d'un chef de pilotage, tandis qu'ailleurs il remplissait cette fonction.

La loi du 28 mars 1928 a simplifié et uniformisé l'organisation hiérarchique des stations.

Deux grades, seulement, subsistent : ceux de chef et de sous-chef.

En principe, un chef de pilotage est placé à la tête de chaque station ou de chaque groupe de stations. Dans les ports où aucun chef n'a été désigné, c'est l'officier ou le maître de port qui assurera ces fonctions (1).

Dans les ports de guerre, c'est le directeur des mouvements du port militaire qui remplit les fonctions de chef de pilotage. Il peut être assisté par un chef de pilotage civil auquel il pourra déléguer tout ou partie de ses pouvoirs (2).

Un ou plusieurs sous-chefs sont placés sous les ordres du chef de la station et le secondent. Un sous-chef

(1) Ceux-ci ne reçoivent aucune rémunération spéciale pour ces fonctions, sauf dans les cas exceptionnels et pour des raisons impérieuses de service.

(2) Instruction interministérielle du 12 juin 1930, B.O.M.M. 1930, p. 315.

peut également avoir la charge d'une station si plusieurs d'entre elles sont groupées sous l'autorité d'un chef unique, comme c'est le cas pour les stations de la Seine, de la Loire ou de la Gironde.

Le reste du personnel de la station est constitué par les pilotes, les aspirants pilotes, et, dans les stations importantes, par l'équipage des bateaux pilotes et le personnel de bureau de la station.

Nous examinerons successivement les attributions et le mode de recrutement des chefs de pilotage.

Le chef de pilotage a des attributions d'ordre disciplinaire et d'ordre administratif.

En ce qui concerne les attributions d'ordre disciplinaire les pouvoirs du chef de pilotage sont déterminés, — ainsi que nous l'avons vu, — par l'article 14 de la loi du 28 mars 1928 (1). Il prononce, seul, la réprimande et le blâme et il rend compte de sa décision au Directeur de l'Inscription Maritime après en avoir informé le chef de quartier. Il peut également suspendre de ses fonctions le pilote coupable mais cette mesure doit être approuvée par le Directeur de l'Inscription Maritime.

Le pouvoir disciplinaire est confié uniquement aux chefs de pilotage, les sous-chefs ne sauraient l'exercer même dans les cas où ils ont la charge d'une station.

Au point de vue administratif, le chef de pilotage a la responsabilité directe de la bonne marche du service

(1) V. Supra, p. 29 et 30.

d'une station ou d'un groupe de stations. Il est secondé dans cette tâche par le ou les sous-chefs auxquels il peut déléguer une partie des attributions qui lui sont confiées par l'article 16 du décret du 14 décembre 1929 portant règlement général applicable aux stations de pilotage (1).

L'autorité du chef de pilotage « s'exerce sur tous les détails du service ». Il doit, en particulier, veiller à l'application des règlements et assurer une juste répartition du travail en contrôlant l'organisation des tours de pilotage et en autorisant les absences. Il participe au fonctionnement de la station en visant les bons de pilotage et en vérifiant les services qui y sont mentionnés. Ces bons, qui constatent le travail accompli, serviront de base pour l'application du tarif prévu au règlement de la station et seront remis ensuite au courtier ou au consignataire du navire qui sera tenu au versement de la taxe de pilotage.

Le chef de pilotage est également l'agent de liaison entre la station et l'administration. Il doit, en effet, rendre compte au chef de quartier, de tous les incidents relatifs au service, lui transmettre d'urgence, accompagnés de son avis, les rapports des pilotes relatifs aux accidents de mer et signaler les fautes d'ordre professionnel qui peuvent être commises. Il porte, en outre, à la connaissance de l'administration intéressée, les renseignements relatifs à l'état des fonds et au balisage

(1) B.O.M.M. 1929, p. 449.

que les pilotes sont tenus de lui communiquer en vertu des dispositions de l'article 15 du Règlement Général.

Enfin, le chef de pilotage doit veiller à l'entretien du matériel et prendre, d'accord avec les pilotes, toutes mesures conservatoires utiles à l'intérêt de la station.

Sous le régime du décret-loi de 1806, le mode de recrutement des chefs et des sous-chefs de pilotage était déterminé par le règlement particulier à chaque station. Il en résultait une grande diversité quant aux conditions d'admission.

La loi du 28 mars 1928 a unifié ces conditions en décidant dans son article 20 deuxième paragraphe que :

« Les chefs et sous-chefs de pilotage sont recrutés
« parmi les pilotes en retraite ou en activité, ayant au
« moins dix ans d'exercice dans leurs fonctions ou
« parmi les capitaines au long-cours ou capitaines de la
« Marine Marchande, réunissant au minimum quatre
« ans de commandement ou parmi les officiers de
« marine en retraite ou démissionnaires depuis moins
« de cinq ans. Ils doivent être âgés de quarante ans au
« moins et de cinquante cinq ans au plus. A défaut, les
« capitaines au cabotage pourront être appelés à
« remplir les emplois de chefs et sous-chefs de pilotage.»

La nomination est faite par arrêté du Ministre de la Marine Marchande sur la proposition du Directeur de l'Inscription Maritime.

CHAPITRE II

De l'établissement de la réglementation particulière à chaque station

L'organisation de chaque station de pilotage est réglée par décret.

Certaines dispositions, qui sont applicables à toutes les stations en raison de leur caractère général, font l'objet de la première partie du décret du 14 décembre 1929 (1). Ce texte détermine par exemple les signaux aux moyens desquels le capitaine devra appeler le pilote ; il précise le rôle du chef de pilotage et donne certaines indications relatives à la perception des salaires.

D'autres décrets, qui constituent, à proprement parler, le règlement local de chaque station fixent les conditions de fonctionnement du service de pilotage. Ils déterminent, en particulier, les limites dans lesquelles le pilotage est obligatoire, l'effectif de la station, ainsi que la nature et l'importance du matériel naval nécessaire pour assurer normalement le service.

Enfin, et c'est là, probablement, sa partie la plus importante, le règlement local contient le tarif des taxes de pilotage.

Certains détails de fonctionnement intérieur de la

(1) B. O. M. M. 1929 p. 448.

station tels que l'organisation de la Caisse de retraites ou le mode de gestion du matériel sont réglés par un arrêté.

Le décret portant règlement du pilotage dans une station déterminée est pris après consultation d'une assemblée commerciale dont la composition est fixée par l'art. 19 de la loi du 28 mars 1928. Cette assemblée, relativement nombreuse, puisqu'elle compte quinze membres, est présidée par le président du Tribunal de Commerce et comprend notamment l'Administrateur de l'Inscription Maritime et le chef du service de pilotage.

La Chambre de commerce intéressée est appelée à donner son avis. La circulaire du 19 juillet 1928 précise d'ailleurs que la compagnie qui doit être consultée est celle qui est « directement intéressée au fonctionnement de la station et au service des ports qu'elles dessert ». Ainsi, pour la station de Royan, c'est la chambre de commerce de Bordeaux qui devra donner son avis et non pas celle de Royan.

Le décret loi de 1806 avait prévu un procédé de consultation comparable à celui en usage actuellement. Ce système amélioré en 1921 ayant donné de bons résultats, il a été jugé opportun de le conserver en augmentant cependant le nombre des personnes appelées à donner leur avis.

Toutefois, on doit remarquer que l'article 41 du décret-loi de 1806 prévoyait que les règlements locaux fixant les tarifs des droits de pilotage, devaient être soumis à

l'approbation du Conseil d'Etat. Cette procédure n'est pas reproduite dans la nouvelle loi. Dès 1921 (1), elle avait d'ailleurs été abandonnée car il avait été reconnu que, si cette manière de procéder constituait une sérieuse garantie pour les usagers, par contre, elle était la cause d'une lenteur certaine dans la révision des tarifs. Ce défaut s'était particulièrement fait sentir après la guerre de 1914-1918, en raison de l'instabilité monétaire qui régnait alors. En 1928, le législateur crut préférable de ne pas rétablir le contrôle du Conseil d'Etat. Les variations des changes qui se sont produites au cours des années qui ont suivi devaient malheureusement justifier cette manière de voir.

Enfin, lorsque les règlements et tarifs de pilotage sont applicables aux navires de guerre ils doivent être soumis pour avis au conseil de direction du port militaire, chef-lieu de l'arrondissement maritime.

Une loi du 12 juin 1920 prévoyait que le Conseil d'administration du port serait appelé, dans les ports autonomes, à donner son avis sur l'établissement des règlements de pilotage, mais, ces dispositions sont indiquées ici seulement pour mémoire puisque les ports autonomes ont été supprimés.

(1) Loi du 17 juillet 1921, B. O. M. M. 1921 p. 618.

CHAPITRE III

Du matériel de pilotage

Pendant de longues années, les pilotes ont utilisé, pour assurer leur service, des barques jaugeant de vingt à trente tonneaux ; ces navires étaient généralement pontés, grés en cotre (1) et très solidement construits. Leurs qualités nautiques leur permettaient de croiser souvent fort loin de leur base mais le mauvais temps les obligeait quelquefois à rester au port. En outre, une houle un peu forte rendait très difficile la mise à l'eau du petit canot dans lequel le pilote devait embarquer pour se rendre à bord du navire qui avait sollicité son service. Le calme, enfin, immobilisait la flotille des bateaux pilotes ou rendait ses déplacements très lents.

Tous ces inconvénients, qui sont inhérents aux voiliers n'avaient aucune importance avant l'apparition de la navigation à vapeur. Si l'absence de vent immobilisait le pilote, le trois mâts se trouvait également dans l'impossibilité de continuer sa route vers le port.

Mais, cet « équilibre » qui existait au temps de la navigation à voile devait être rompu avec la généralisation des navires à propulsion mécanique. Les mauvaises conditions atmosphériques ont peu d'influence sur les cargos ou sur les paquebots modernes qui arri-

(1) Une grand'voile trapézoïdale, une voile de flèche et deux focs.

vent à jours, souvent même à heures fixes et il est nécessaire qu'ils puissent entrer au port dans le minimum de temps sans attendre pendant plusieurs heures, au risque de manquer la marée, qu'un cotre vienne, à la suite de manœuvres savantes et longues, amener le pilote à bord. Cette évolution profonde des transports maritimes rendit nécessaire le remplacement des barques à voile des pilotes par des navires mus par des moteurs à vapeur ou à explosion.

Cette transformation fut très longue à s'accomplir.

Avant la guerre de 1914, par exemple, la station de Rouen aval était munie de trois robustes vapeurs, mais c'était là une exception. La station du Havre, par contre, continuait à n'avoir à sa disposition qu'une flotille de cotres au grand détriment de la bonne marche du service. M. Laurent Toutain (1) rapporte, à titre d'exemple, les mésaventures du vapeur anglais « Cycle ».

« Ce steamer arriva sur rade au matin du 14 décembre 1907 et ne trouva pas de pilote, les cotres de service ayant dû chercher un abri à l'intérieur des digues « à cause du mauvais temps qui régnait. C'est seulement le lendemain matin que le bateau pilote n° 31, « pût pendre la mer pour se rendre vers le Cycle qui « faisait des signaux à quatre ou cinq milles au large. « Mais, comme la brise était tombée ainsi qu'il arrive « fréquemment après les tempêtes, il lui fallut tant de

(1) Laurent Toutain « Le Pilotage Maritime » Thèse 1918 page 92.

« temps pour parcourir la distance pourtant peu considérable qui le séparait du vapeur que celui-ci manqua la marée. Il éprouva donc, par suite de toutes ces circonstances un retard de 36 heures imputable aux pilotes... »

Cette situation était assurément déplorable. L'après-guerre devait voir le remplacement progressif des cotres par des vapeurs ou des navires à moteur et la loi de 1928 qui a complètement réformé le régime du matériel de pilotage devait achever cette évolution.

Il est nécessaire, avant d'aborder l'examen du mode actuel de gestion du matériel, d'étudier rapidement quels étaient les différents régimes en usage avant le 28 mars 1928.

§ I. — *La gestion du matériel avant le 28 mars 1928.*

Avant 1928, l'organisation des stations se rattachait à deux types principaux : celui de la libre concurrence et celui de la bourse commune.

Le premier type était extrêmement simple : chaque pilote conservait pour lui tous les gains qu'il réalisait, exception faite de quelques prélèvements dont le produit servait à rémunérer le chef du service et, éventuellement, à alimenter des organismes d'assistance et de mutualité gérés par la station comme une caisse d'épargne ou une caisse de secours.

Sous ce régime, le pilote était propriétaire de sa bar-

que et, à lui seul, il devait en assurer l'achat, l'entretien et l'armement.

Ce système était très en faveur parmi les pilotes, car il permettait à chacun de conserver sa parfaite indépendance. Les charges fort lourdes qu'il imposait avaient contribué à l'organisation de caisses d'épargne qui prêtaient aux intéressés les sommes nécessaires à l'achat de leur navire. Ces mêmes caisses pratiquaient généralement l'assurance du matériel de pilotage pour le tiers de sa valeur.

Ce régime, foncièrement individualiste, se justifiait au temps où chaque pilote pouvait assurer normalement le service avec sa barque à voile. Il devait se révéler absolument inacceptable dès que l'évolution des transports maritimes rendit nécessaire le remplacement des flotilles de cotres par quelques steamers, qui, en raison de leur prix d'achat élevé, ne pouvaient faire l'objet d'une propriété individuelle.

Le second type d'organisation en vigueur avant 1928 était celui de la « bourse commune ».

Sous ce régime, toutes les recettes réalisées étaient centralisées par la caisse de la station. Une partie de ces fonds était versée, sous forme de traitement mensuel, aux pilotes, tandis que, sur le reste, étaient payées toutes les dépenses nécessitées par le fonctionnement du service de pilotage telles que les frais d'administration et l'achat et l'entretien des bateaux pilotes.

Ce système était beaucoup plus apte que le précédent à favoriser la modernisation du matériel. En effet, la

station avait à sa disposition des sommes suffisamment importantes pour permettre l'achat de navires à vapeur ou à moteur.

Néanmoins, il était peu apprécié par la plupart des pilotes qui lui reprochaient de restreindre leur indépendance, car ils se trouvaient exclus de l'administration de la station et de la gestion du matériel qui étaient confiées à une commission administrative.

Enfin, certaines stations, comme celle de la Seine, avaient adopté un système mixte qui comportait l'existence d'un matériel possédé et exploité en commun, sans que les produits du pilotage soient versés dans une bourse commune. Chaque pilote percevait donc l'intégralité de ses salaires et contribuait, pour sa quote part, à l'achat et à l'entretien des bateaux pilotes. Ce mode de gestion facilitait, comme le précédent, l'achat d'un matériel bien adapté aux nécessités du service sans toutefois enlever aux pilotes la propriété et la gestion du matériel.

La situation avant 1928 est donc la suivante : on constate d'une part que, dans certaines stations, le système de la libre concurrence est en usage, et qu'il s'est révélé peu favorable à la modernisation du matériel, — et que, d'autre part, certaines stations ont appliqué des régimes divers, mieux adaptés, mais qui gagneraient à être uniformisés.

Une réforme était donc absolument nécessaire pour mettre fin au manque d'unité qui régnait alors et pour

instaurer un régime capable d'assurer la marche normale du service.

§ II. — *La Gestion du matériel depuis le 28 mars 1928*

La loi du 28 mars 1928 a prévu dans son article 22 un régime de gestion entièrement nouveau. (1).

Mais elle a dû se borner à le « prévoir » sans le rendre applicable d'une manière obligatoire.

En effet, en raison de la situation de fait qui existait dans certains ports par suite du régime antérieurement adopté, de grosses difficultés d'application se seraient produites si les nouvelles dispositions avaient dû entrer en vigueur, immédiatement, dans toutes les stations.

Néanmoins, les conditions d'exploitation du matériel

(1) Art. 22. — Dans les stations où le matériel du pilotage est la propriété des pilotes, ceux-ci peuvent dans un délai de six mois à dater de la promulgation de la présente loi, et ultérieurement sur l'autorisation du Ministre chargé de la Marine Marchande, en entreprendre l'exploitation à titre collectif sous le régime des dispositions de la loi du 21 mars 1884, modifiée par la loi du 12 mars 1920.

— Si le matériel n'est pas la propriété des pilotes ceux-ci auront la faculté d'en opérer le rachat dans les conditions qui seront déterminées par le Ministre chargé de la Marine Marchande et d'en prendre la gestion conformément au paragraphe précédent.

— Au cas où ce rachat ne serait pas opéré, le matériel continuerait à être exploité sous le régime de l'art. 42 du décret-loi du 42 décembre 1806. Le règlement local déterminera alors les conditions d'exploitation et règlera la composition et les pouvoirs de la commission administrative qui sera chargée de la gestion.

— Dans les stations où le service se fera au tour de liste, les salaires des pilotes seront mis en commun et le règlement local déterminera les conditions de partage des salaires entre les pilotes.

prévues par la loi du 28 mars 1928 doivent peu à peu remplacer celles fixées par la réglementation ancienne, car, bien que les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 22 paraissent essentiellement facultatives, la circulaire du 19 juillet 1928 précise que l'exploitation du matériel pourra continuer suivant les principes posés par le décret loi du 12 décembre 1806 dans les cas où toute réforme immédiate est impossible, mais que « ce « n'est et ne pourra être là qu'une situation exception-
« nelle et essentiellement temporaire. » — En outre, dans ce cas, le règlement local devra tenir compte des nouvelles tendances de la législation et en préparer l'application.

La réforme est donc beaucoup plus complète, en réalité, que ne semble l'indiquer la seule lecture de l'article 22.

La réforme réalisée par la loi du 28 mars 1928 porte sur deux points principaux : d'une part, la propriété du matériel et, d'autre part, son mode d'exploitation.

A. La propriété du matériel de pilotage.

La loi pose le principe que le matériel doit être la propriété des pilotes.

Cette règle était déjà en usage dans certaines stations. Dans ce cas les dispositions de la loi étaient applicables sans difficulté et les pilotes ont continué à être propriétaires du matériel à titre individuel ou à titre collectif.

D'autres stations, avaient adopté le régime de la

« bourse commune » : c'est alors, la caisse commune qui est propriétaire, ainsi que nous l'avons vu. Le matériel avait, en effet, été acquis sur les fonds communs, gérés par la commission administrative prévue à l'article 42 du décret-loi du 12 décembre 1806 (1) et les pilotes étaient restés juridiquement étrangers à l'acquisition. La loi, dans ce cas, prévoit le rachat du matériel par les pilotes, — sous réserve des remarques précédemment faites au sujet des difficultés d'application.

Lorsque ce rachat peut être réalisé, il doit être effectué dans les conditions déterminées par le Ministre de la Marine Marchande et établies en tenant compte de l'importance et de la valeur actuelle du matériel, de l'origine des fonds qui ont servi à son acquisition et de la manière dont ont été couvertes les dépenses d'exploitation. (2). Les sommes à provenir de ce rachat doivent être affectées aux caisses de pensions et de secours. (3).

B. — Le mode d'exploitation du matériel de pilotage.

La loi du 28 mars 1928 pose comme seconde règle, que les pilotes peuvent entreprendre l'exploitation de leur matériel à titre collectif « sous le régime des dispositions de la loi du 21 mars 1884 modifiée par la loi du 12 mars 1920. »

(1) R. A. R. Tome I page 496.

(2) Circulaire du 19 juillet 1928.

(3) Art. 31 du règlement général (décret du 14 déc. 1929), B. O. M. M. 1929, page 447.

C'est là, sans aucun doute, l'un des éléments les plus importants de la réforme réalisée par la loi, qui a prévu ici un mode de gestion entièrement nouveau.

Le Code du travail dans son livre III, article 16, prévoit que : « s'ils y sont autorisés par leurs statuts, « et à condition de ne pas distribuer de bénéfices, « même sous forme de ristournes à leurs membres, les « syndicats peuvent :

« 1°. — Acheter pour les louer, prêter ou répartir
« entre leurs membres, tous les objets nécessaires à
« l'exercice de leur profession, matières premières,
« outils, instruments, machines, engrais, semences,
« plantes, animaux et matières alimentaires pour le
« bétail. »

La simple lecture de ce texte met en évidence que la loi de 1920 visait des instruments de travail d'une valeur relativement réduite en comparaison de celle que peut atteindre un bateau pilote moderne dans une station importante. Aussi, la circulaire du 19 juillet 1928 précise-t-elle, à juste titre, qu'en la circonstance, la loi du 28 mars 1928 prévoit :

« non une application pure et simple de la loi sur les
« syndicats professionnels modifiée en 1920 mais une
« extension des dispositions de cette loi. »

Il y a lieu, en outre, d'expliquer ce que la loi entend exactement en parlant d'une exploitation « à titre collectif sous le régime des dispositions de la loi du

« 21 mars 1884 modifiée par la loi du 12 mars 1920. »

En effet, l'article 9 du livre III du Code du Travail dispose que :

« En cas de dissolution volontaire, statutaire ou prononcée par justice, les biens de l'association sont dévolus, conformément aux statuts, et à défaut de dispositions statutaires, suivant les règles déterminées par l'assemblée générale. — *En aucun cas ils ne peuvent être répartis entre les membres adhérents.* »

Ces dispositions font qu'il est parfaitement impossible, en pratique, de confier au syndicat des pilotes la propriété du matériel. En cas de dissolution du syndicat, on ne saurait admettre, en effet, qu'un matériel naval, dont la valeur est très élevée, qui a été acquis et entretenu grâce aux versements opérés par les adhérents, ne puisse revenir à ces derniers. Ce système aurait été repoussé par les pilotes.

Pour cette raison, la circulaire d'application précise que la loi du 28 mars 1928 a entendu confier au syndicat non pas la « propriété » du matériel, mais seulement sa « gestion ». Si le syndicat opère l'achat du matériel, il devra, par la suite, le transférer aux pilotes qui, en définitive, en seront les propriétaires à titre individuel ou à titre collectif. Plus généralement, pour éviter toutes complications, les pilotes feront directement l'acquisition du matériel qui leur est nécessaire.

Le syndicat fait face aux dépenses d'exploitation,

grâce aux versements effectués par ses adhérents. En général, il existe un fonds spécial dit « fonds du matériel » alimenté par des prélèvements opérés sur les recettes brutes (1) de la station. En outre, une somme forfaitaire destinée à compenser les frais généraux et de gérance peut également être versée au syndicat, mais elle ne peut être supérieure à 2 % des recettes brutes.

L'exploitation du matériel placé sous le régime qui vient d'être décrit, est soumis au contrôle du Ministre de la Marine Marchande (Art. 23 de la loi). Strictement, ce contrôle n'existe pas dans les cas où, en raison de difficultés particulières, le régime de la « bourse commune » prévue par l'article 42 du Décret Loi du 12 décembre 1806, a exceptionnellement continué à s'appliquer. Mais, en fait, l'administration qui établit les tarifs de pilotage aura toujours la faculté de demander des précisions sur l'exploitation du matériel ou de procéder à une vérification des comptes.

Le régime du matériel ainsi prévu est particulièrement ingénieux. Il a su étendre au pilotage les dispositions d'une loi qui visait des activités très différentes et, grâce à ce procédé, la gestion collective du matériel a été possible, sans que le matériel cesse d'être la propriété des pilotes.

(1) On entend par recettes brutes : les recettes normales, celles résultant du pilotage de choix et toutes autres indemnités à l'exception des indemnités de déplacement et de nourriture. Décret du 14 décembre 1929, art. 33.

CHAPITRE IV.

Des pensions

§ I. — *Le régime antérieur à la loi du 28 mars 1928.*

Le décret loi du 12 décembre 1806 avait instauré un régime des pensions extrêmement primitif.

L'article 9 de ce décret disposait en effet, que :

« Tout pilote, qui, par son grand âge ou ses infirmités,
« sera hors d'état de remplir complètement son service
« sera obligé d'en prévenir l'Administrateur préposé à
« l'Inscription Maritime qui l'autorisera à s'adjoindre,
« s'il y a lieu, l'aspirant examiné le plus ancien, lequel
« sera tenu de faire le service et *de donner audit pilote*
« *le tiers des bénéfices.* »

Ce régime de retraites qui fonctionnait sans l'aide d'aucune caisse de pension avait l'avantage d'être très simple. C'était d'ailleurs là son unique qualité. Ses défauts étaient nombreux.

Tout d'abord, il était parfaitement injuste. Certains pilotes pouvaient être obligés à verser ainsi, durant une longue période, le tiers de leurs bénéfices, sans être assurés de recevoir plus tard une pension, puisque seul, l'Administrateur de l'Inscription Maritime décidait s'il y avait lieu de nommer un pilote adjoint. Au contraire,

d'autres pilotes plus favorisés restaient pendant peu de temps astreints au versement du tiers à l'ancien et jouissaient, à la fin de leur carrière, pendant de longues années, de la pension que leur servait leur adjoint.

Ce régime était également très incomplet, car, si d'une part le pilote âgé ou infirme recevait le tiers des bénéfices de son adjoint, d'autre part, rien n'avait été prévu au profit des veuves et des orphelins des pilotes. En outre, les aspirants pilotes n'avaient droit ni à une pension ni à un secours.

Les dispositions de l'article 9 n'étaient d'ailleurs pas appliquées strictement dans toutes les stations et, par suite des conventions conclues entre les pilotes et les adjoints, la somme versée à l'ancien était quelquefois inférieure au tiers des bénéfices.

Enfin, toutes les stations, qui avaient adopté le système de la bourse commune, échappaient au régime qui vient d'être décrit puisque non seulement les traitements mais également les pensions des pilotes étaient prélevés sur le fonds commun. La veuve recevait alors, à titre de pension alimentaire tout ou partie de la solde de retraite.

§ II. — *Le régime établi par la loi du 28 mars 1928.*

La loi du 28 mars 1928 a opéré, dans le domaine des pensions une réforme aussi profonde que celle qu'elle a réalisé dans celui du matériel.

Tout d'abord, le principe mutualiste a été substitué au système individualiste jusqu'alors en vigueur. Le

service des retraites et des secours est assuré dans chaque station par une caisse alimentée par un prélèvement fixé par le règlement et opéré sur les recettes brutes. (1).

Ainsi, la charge résultant du versement d'une retraite se trouve supportée non plus par un seul individu mais par la collectivité des pilotes de la station. Un gros progrès a donc été accompli sur ce point.

D'autre part, non seulement les pilotes mais encore les veuves et les orphelins ainsi que les aspirants pilotes bénéficient de cette nouvelle organisation. En effet, la loi dispose, dans son article 25, qu'il « sera créé, dans « chaque station, une caisse destinée à servir des retraites « et des secours *aux pilotes et aux aspirants pilotes ainsi « qu'à leurs veuves et à leurs orphelins.* »

Le régime créé par la loi de 1928 est donc à la fois, mieux ordonné et plus équitable que celui prévu par le décret loi de 1806.

Nous étudierons successivement le fonctionnement des caisses de retraites et de secours et les dispositions transitoires prévues pour la substitution du nouveau système à l'ancien.

A. — Organisation et gestion des caisses de retraites et de secours.

Antérieurement à la promulgation de la loi du 28

(1) Voir note page 51.

mars 1928, certaines stations de pilotage, comme celles de Villequier, de Brest, de la Loire ou de La Rochelle, possédaient déjà une caisse des retraites et le Département de la Marine Marchande avait déployé de gros efforts en vue de la généralisation de ces institutions. Mais, la constitution de ces caisses était difficile, car, leur base étant purement contractuelle, le consentement de tous les pilotes de la station était nécessaire et l'opposition d'un seul en empêchait la création.

L'institution d'une caisse de retraites est maintenant *obligatoire* dans chaque station. La loi dit, ainsi que nous l'avons vu : « Il sera créé dans chaque station « une caisse destinée à... » Et la circulaire du 19 juillet 1928 adressée à MM. les Directeurs de l'Inscription Maritime a cru devoir insister sur ce point en prévoyant qu'il conviendra de bien indiquer aux pilotes :

« Que la création des caisses de retraites est devenue « aujourd'hui une *obligation* et que le règlement local « fixera *même s'ils n'y consentaient pas*, les conditions « dans lesquelles elles seraient créées. »

On peut difficilement être plus catégorique.

Néanmoins, l'application uniforme des dispositions de la loi n'est pas possible « en raison des différences qui « existent entre les effectifs des stations et dans l'importance des recettes » ainsi que le reconnaît d'ailleurs la circulaire précitée.

Dans certaines stations peu importantes et ne comp-

tant qu'un ou deux pilotes, il a été impossible d'organiser une caisse de retraites et de secours.

La Fédération des pilotes de France, pour venir en aide à ces stations, a créé une caisse centrale de retraites alimentée par les versements de tous les syndicats de pilotes. Cette caisse a pour but de verser des pensions aux pilotes des stations peu importantes. C'est là, d'ailleurs, une initiative purement privée et le montant des pensions servies, est relativement peu élevé. Néanmoins, cette réalisation est très intéressante puisqu'elle aboutit dans une certaine mesure, à établir la solidarité économique entre les stations de pilotage.

Le fonctionnement de chaque caisse de retraites est déterminé par arrêté du Ministre de la Marine Marchande après étude de la question avec les pilotes intéressés et leurs groupements professionnels.

Cet arrêté détermine notamment :

1° — le montant de la retenue à exercer sur les recettes de la station pour assurer le fonctionnement de cette caisse ;

2° — les conditions d'âge et de service dans le pilotage, que doivent réunir les pilotes et aspirants pilotes pour avoir droit à des pensions ou à des secours ;

3° — les conditions dans lesquelles des pensions ou des secours sont attribués aux veuves et aux orphelins des pilotes et aspirants pilotes ;

4° — le taux de ces pensions et secours ainsi que les

dispositions relatives à la gestion de la retenue ci-dessus prévue. (1).

Afin de permettre le fonctionnement immédiat des caisses, la circulaire du 19 juillet 1928 prévoit, qu'en principe, il doit être fait appel au système dit de la « répartition ». La « capitalisation » nécessite, en effet, l'accumulation de sommes élevées, ce qui ne pourrait être réalisé, en la circonstance, que lentement et au prix de lourds sacrifices.

La gestion des caisses de retraites et de secours ainsi créées est confiée à une commission dont la composition varie suivant les stations. L'article 8 du règlement de pilotage de Boulogne (2) stipule, par exemple, que :

« ...La caisse est administrée par une commission « composée de l'Administrateur de l'Inscription Maritime président et de deux pilotes désignés par leurs « collègues. »

Mais, il n'en est pas toujours ainsi ; l'article 25 de la loi du 28 mars 1928 prévoit, en effet, que des caisses de retraites et de secours peuvent être établies par les syndicats de pilotes et gérées par eux. Dans ce cas, les retenues opérées sur les recettes de pilotage sont versées à ces caisses.

Ainsi, les syndicats de pilotes, peuvent se voir confier la gestion de tous les intérêts des stations puisqu'il leur

(1) Règlement général. Décret du 14 décembre 1929, art. 32.

(2) B. O. M. M. 1929, page 456.

est possible d'administrer à la fois le matériel et la caisse de secours et de pensions.

Le trait caractéristique de la réforme réalisée en 1928 paraît bien être d'avoir donné aux syndicats de pilotes un rôle prépondérant dans le fonctionnement des services de pilotage. Il semble qu'il y a là une véritable tendance corporative puisque le syndicat a été considéré par le législateur, non comme une association ayant pour seul but la défense de la profession, mais, plutôt, comme un organisme semi-public, parfaitement apte à remplir un rôle d'organisation et de contrôle.

Quoi qu'il en soit, ce système a eu le mérite de sauvegarder l'indépendance économique et administrative des pilotes sans les priver des bienfaits du progrès social.

B. — Mesures transitoires.

L'art. 9 du décret-loi de 1806 prévoyait uniquement, ainsi que nous l'avons fait remarquer, l'octroi de pensions aux pilotes.

Il a donc été facile d'appliquer le régime prévu par la loi de 1928 en ce qui concerne les secours pour les pilotes et les pensions et les secours pour les aspirants pilotes, leurs veuves et leurs orphelins. Pour tous ces cas, il s'agit en effet d'obligations entièrement nouvelles et, par conséquent, applicables à tous, sans distinction.

La situation est beaucoup plus complexe pour les

pensions dûes aux pilotes car, dans ce cas, il y a substitution du nouveau régime à l'ancien et il est nécessaire de tenir compte des situations acquises antérieurement au 28 mars 1928.

La loi, pour cette raison, a pris soin de préciser que les conditions de fonctionnement des caisses doivent être fixées en tenant compte « *des droits acquis et des obligations contractées* par les pilotes et les aspirants « pilotes sous le régime de l'article 9 du décret-loi du 12 décembre 1806, lesquels droits et obligations seront « *intégralement maintenus...* » (1)

On peut classer parmi les « droits acquis » les droits des vieux pilotes qui avaient pris leur retraite avant la réforme et percevaient une pension servie par un adjoint. Nous rangerons également dans la même catégorie, les droits des pilotes titulaires qui, déchargés de tout versement pour le service des retraites, peuvent prétendre à une pension lorsqu'ils cesseront leurs fonctions.

Quant aux aspirants pilotes adjoints ou non adjoints qui ont été recrutés sous le régime du décret loi de 1806, ils doivent le tiers de leurs salaires pour servir la retraite des anciens pilotes : ce sont là des « obligations contractées ».

Les différents intérêts en présence étant ainsi précisés, voyons comment il a été possible de concilier leur

(1) Article 24, 3^e paragraphe.

maintien intégral avec l'application des dispositions de la loi du 28 mars 1928.

Examinons, en premier lieu, la situation des titulaires de droits acquis.

En ce qui les concerne, la circulaire d'application précise qu'on doit admettre que :

« le droit des anciens pilotes et des pilotes titulaires « actuels (1) est, non pas de réclamer qu'on leur adjoigne personnellement un aspirant pilote qui leur servira le tiers, mais seulement de recevoir à titre de « pension, le tiers net d'une part de pilote... »

Ainsi, la caisse des retraites sera substituée à l'adjoint, mais la situation économique de l'ancien restera identique. On a estimé, à juste titre, que « les droits acquis » se trouvaient maintenus dans cette hypothèse puisque seul, un élément personnel, sans importance, disparaissait. Nous avons vu, en effet, que le **pilote** adjoint n'était pas choisi « intuitu personae » par l'ancien mais qu'il était obligatoirement l'aspirant le plus ancien (2).

Le pilote retraité doit recevoir une retraite égale à celle dont il aurait bénéficié sous le régime précédent, mais il ne doit pas voir sa situation améliorée par la réforme. Si, par exemple, en vertu des usages locaux,

(1) C'est-à-dire titularisés avant le 28 mars 1928.

(2) Art. 9 du décret-loi du 12 décembre 1806.

un pilote a versé, lorsqu'il était adjoint, une somme inférieure au tiers de ses bénéfices, il ne pourra prétendre, lorsqu'il prendra sa retraite, qu'à une pension inférieure au tiers d'une part de pilote. Toutefois, si les ressources de la station le permettent, il pourra être versé au pilote retraité une pension supérieure à celle dont il devrait normalement bénéficier, mais c'est là une pure faveur et l'intéressé ne saurait l'exiger.

Les aspirants recrutés avant le 28 mars 1928 resteront soumis au prélèvement du tiers de leur salaires en vertu du principe du maintien des obligations contractées. Ils devront d'ailleurs opérer ce versement, non pas directement entre les mains de l'ancien pilote, mais à la caisse de pensions qui aura charge d'opérer la répartition.

Il convient de remarquer que l'article 13 de la loi dispose que :

« Les pilotes qui, en raison de leur âge ou d'infirmités, ne peuvent continuer à remplir leurs fonctions sont, soit sur leur demande, soit sur la requête de l'Administrateur de l'Inscription Maritime, mis à la retraite dans les conditions prévues à l'article 24 de la présente loi et rayés des cadres, »

La radiation des cadres d'un pilote entraînant automatiquement la titularisation de l'aspirant qui lui était adjoint, la réforme de 1928 a eu pour conséquence la disparition des pilotes adjoints. Malgré leur titularisa-

tion, ceux-ci restent soumis au versement du tiers de leurs salaires jusqu'au jour où ils auraient pu, par suite de vacances dans les cadres, être titularisés si le décret-loi de 1806 avait continué d'être en vigueur.

Il est cependant admis que « la période pendant laquelle ils seront astreints à cette obligation pourra se trouver réduite en raison des conditions dans lesquelles auront été constituées les caisses de retraites. » (1).

En effet, dans certaines stations, les prélèvements normaux peuvent être suffisants pour assurer, à eux seuls, le fonctionnement de la Caisse. Une taxe supplémentaire, fixée forfaitairement et s'ajoutant aux taxes principales de pilotage peut également assurer la constitution des fonds nécessaires au service des pensions et permettre d'alléger les « obligations contractées » par les pilotes adjoints.

La limitation des versements que devaient effectuer les pilotes qui, avant 1928, faisaient le service du tiers, a donné lieu dans certaines stations à des réclamations de la part des pilotes titulaires.

Le Conseil d'état a été amené à connaître de cette question, à la suite du pourvoi formé par les pilotes R. et L. de la station de Quillebœuf. (2)

(1) Circulaire du 19 juillet 1928.

(2) Décision du Conseil d'Etat en date du 17 mars 1933 B. O. M. M. 1933 — page 149.

L'article 17 du Règlement intérieur de cette station (1) contenait les dispositions suivantes :

« Les aspirants pilotes adjoints ayant plus de douze
« ans de tiers effectif sont libérés de tout versement ou
« retenue sur leurs salaires... Les aspirants pilotes
« adjoints n'ayant pas douze ans de tiers effectif subi-
« ront les retenues prévues aux présents statuts, en
« suivant la dégression du tableau de l'article 22 en en-
« trant, dans ce tableau, avec leur nombre d'années de
« tiers effectif et jusqu'à concurrence de versements
« ou retenues égaux à douze ans de tiers effectif. La
« durée maximum de la période de versements à effec-
« tuer par les intéressés est fixée à vingt ans à compter
« de la date de leur nomination. »

Les pilotes L. et R. prétendaient que ces dispositions ne maintenaient pas les droits acquis et les obligations contractées.

Ils se fondaient sur le fait que la dispense de tout versement accordée aux pilotes adjoints ayant plus de douze ans de tiers effectif et la limitation des versements à effectuer par les aspirants pilotes adjoints ne remplissant pas encore ces conditions, avaient pour effet de faire supporter par la collectivité des pilotes de la station, la charge des pensions et, par suite, de réduire proportionnellement le montant des recettes reve-

(1) Règlement approuvé par le Ministre de la Marine Marchande le 21 novembre 1929.

nant aux pilotes titulaires et aux pilotes retraités : les premiers se voyant infliger un prélèvement sur leur salaire au mépris des droits par eux acquis à l'exonération de tout versement ; les seconds ne recevant plus l'intégralité de la pension à laquelle leur donnaient droit les dispositions antérieurement en vigueur.

Le Département de la Marine Marchande estimait au contraire que les droits acquis étaient sauvegardés, puisque le mode de calcul qui avait été adopté, avait pour résultat d'accorder trois parts à chaque pilote titulaire et une part à chaque pilote retraité, proportion prescrite par le décret-loi de 1806.

Il ajoutait, en outre, que la période sus visée de 12 ans avait été choisie en tenant compte de la moyenne des périodes pendant lesquelles, depuis un certain nombre d'années, les pilotes adjoints avaient été astreints au versement du tiers.

Le Conseil d'Etat devait décider que même en reconnaissant, comme le soutenaient les requérants, que le nouveau régime tel qu'il était appliqué à la station de Quillebeuf aboutissait à une diminution du montant des parts, on pouvait cependant considérer, qu'en la circonstance, les droits acquis et les obligations contractées étaient maintenus, ces droits et ces obligations ne devant être envisagés que *dans le cadre du nouveau régime*.

Cet arrêt consacrait la doctrine du Ministère de la

Marine Marchande dans l'interprétation à donner aux dispositions de l'article 24 de la loi du 28 mars 1928.

Mais, le Conseil d'Etat ne devait pas, par la suite, maintenir cette jurisprudence.

Un arrêt du 24 juin 1939, consécutif au pourvoi formé par des pilotes de la station de Brest dispose en effet, que, considérant :

« Qu'en limitant normalement à cinq ans la durée des
« versements effectués en vertu de l'article 30 et de
« l'article 33, l'arrêté attaqué a eu pour effet de réduire
« les obligations des pilotes nouvellement recrutés par
« rapport à ce qu'elles auraient été sous le régime an-
« térieur à la loi du 28 mars 1928, en faisant couvrir
« principalement les charges de la Caisse par un prélè-
« vement de 10 % sur l'ensemble des recettes de la sta-
« tion. Que la circonstance que ce prélèvement aurait
« été compensé par une augmentation de tarifs, ne sau-
« rait justifier cette dérogation aux dispositions mêmes
« de la loi et que, dans ces conditions, les dispositions
« des dits articles doivent être annulées. »

La doctrine soutenue, dans cet arrêt, par le Conseil d'Etat, est donc entièrement opposée à celle sur laquelle le Département de la Marine Marchande s'était, jusqu'ici, appuyé pour réorganiser le régime des retraites dans chaque station.

Mais, la mise en concordance de la réglementation de chaque station avec la jurisprudence récente du

Conseil d'Etat, qui serait assurément la seule solution logique, se heurte à de grosses difficultés pratiques, la quasi totalité des stations ayant été réorganisée conformément aux principes émis par le Conseil d'Etat dans son arrêt du 17 mars 1933. Si bien, qu'à l'heure actuelle, on peut se demander quel sera le régime suivi à l'avenir.

DEUXIÈME PARTIE

Les opérations de pilotage

TITRE PREMIER

Le principe de l'obligation du pilotage

Ce titre comportera l'étude de la règle de l'obligation du pilotage, du corollaire de cette règle ainsi que de ses exceptions.

Chacune de ces questions fera l'objet d'un chapitre distinct.

CHAPITRE I

De l'obligation du pilotage

Le premier paragraphe de l'article 2 de la loi du 28 mars 1928 dispose que :

« Le pilotage est obligatoire pour tous les bâtiments
« français et étrangers... »

C'est là une des prescriptions fondamentales de la loi, le principe de l'obligation du pilotage étant à la base de l'organisation de ce service.

La législation actuelle n'a fait, sur ce point, que reproduire en des termes différents et plus précis une des dispositions du Décret-loi du 12 décembre 1806, dont l'article 34 débutait ainsi :

« Tout bâtiment entrant ou sortant d'un port, *devant avoir un pilote*, si un capitaine... »

Le principe de l'obligation du pilotage était inconnu de l'ancien droit, comme nous l'avons vu déjà. (1).

Toutefois, l'article 90 de l'ordonnance de 1584 rendait obligatoire la présence du pilote à bord des navires étrangers qui fréquentaient les ports de France. D'autre part, l'article 3 du titre premier du livre II de l'Ordonnance de 1689 obligeait les capitaines des navires jaugeant cent tonneaux et au-dessus, à prendre un pilote pour entrer dans les ports ou dans les rivières où il y avait des vaisseaux du roi « entretenus ».

Enfin, Valin, après avoir déclaré que le maître du navire est libre « de prendre un pilote côtier ou de s'en passer » précise qu'il est « néanmoins de la prudence « qu'il en prenne, quelque connaissance qu'il ait du « port et de ses rades et des rivières où il veut entrer, « ou dont il doit sortir. Sans quoi, prenant les dangers

(1) Voir Supra page 12.

« sur son compte, il se rend responsable de tout le « dommage qui en pourra résulter, tant envers le propriétaire du navire que des marchands chargeurs. » (1).

Il semble donc que, sous l'ancien régime, l'usage du pilotage bien que n'étant pas obligatoire était cependant fréquent.

Aujourd'hui la règle de l'obligation du pilotage est générale et aucune distinction n'est faite entre les navires français et les navires étrangers, les vaisseaux de guerre et les bâtiments de commerce.

L'utilité de cette disposition légale est d'ailleurs admise par tous et personne, au cours de la discussion de la loi de 1928, n'a demandé l'abrogation de cette obligation. Il est, en effet, reconnu que ce principe se justifie pleinement par des raisons de sécurité. Il cesse d'ailleurs de s'appliquer si ces raisons n'existent pas et c'est le règlement local de chaque station qui détermine les zones où le pilotage est obligatoire et celles où il est facultatif. En fait, les zones de pilotage facultatif sont rarement prévues, car elles constituent une lourde charge pour les stations qui, dans ce cas, sont dans l'obligation d'assurer le service à la fois, dans la zone facultative et dans la zone obligatoire. Une telle distinction est faite par le règlement local de la station de Concarneau (2) dont l'article 1^{er} dispose que :

(1) Valin commentaires Livre IV Titre III Art. X.

(2) Décret du 3 mai 1937. B.O.M.M., page 242.

« La station de pilotage de Concarneau est limitée à
« l'ouest par l'alignement des feux de Combrit et de
« Bénodet, au sud par le parallèle de la bouée lumi-
« neuse de la Jument des Glénans et, à l'est, par l'ali-
« gnement des balises de l'Île Verte et de Raguénès.

« Ces limites constituent la grande distance.

« La petite distance est limitée par une ligne menée
« de la pointe de Monsterlin à celle de Trévignon. »

« Le pilotage n'est obligatoire qu'à la petite distance »

CHAPITRE II

Du corollaire de la règle de l'obligation du pilotage

L'article 2 de la loi du 28 mars 1928 après avoir décidé que le pilotage était obligatoire pour tous les bâtiments de mer, quelle que soit leur nationalité, indique dans son second paragraphe que :

« Le capitaine d'un bâtiment soumis à l'obligation du
« pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise
« pas ses services... »

Un principe analogue était déjà énoncé par le décret loi du 12 décembre 1806. (1).

(1) Art. 34. « Tout bâtiment entrant ou sortant d'un port doit avoir un pilote ; si un capitaine refusait d'en prendre un, il serait tenu de le payer comme s'il s'en était servi. »

Cette disposition peut surprendre puisque la loi prévoit le cas où le capitaine n'utilise pas le pilote après avoir décidé dans un paragraphe précédent que la présence du pilote était obligatoire.

La circulaire du 19 juillet 1928 justifie cette anomalie apparente en précisant qu'il s'agit là d'une « sanction « vis à vis du capitaine qui voudrait se soustraire aux « prescriptions réglementaires. » Dans certains pays, en Angleterre en particulier, le capitaine qui n'a pas eu recours aux bons offices d'un pilote pour entrer ou sortir d'un port est frappé d'une amende.

Il est permis, cependant, de se demander, si, le fait, pour un capitaine, d'être obligé de payer les droits de pilotage alors qu'il n'a pas utilisé un lamaneur, peut toujours être considéré comme une « sanction. » En effet, une « sanction » suppose une « faute ». Or, le capitaine qui fréquente régulièrement le même port, ne commet aucune faute contre la sécurité en « entrant » son navire au port sans le secours d'un pilote, car il connaît parfaitement les difficultés d'accès du port. Il semble difficile d'appliquer une sanction à ce capitaine sous la forme du paiement des droits de pilotage sans contrepartie de service rendu. La circulaire du 19 juillet 1928 l'a elle-même reconnu et admet, dans ce cas, qu'il a « paru plus expédient de l'obliger (le capitaine) à » payer le pilote comme s'il avait utilisé ses services « étant donné que l'exploitation d'une station de pilotage entraîne, tant pour le personnel que pour le

« matériel, des frais et des dépenses parfois considérables auxquels les navires usagers de la station doivent participer. »

Donc, l'administration, après avoir déclaré que le paiement des droits de pilotage par le capitaine qui n'avait pas utilisé le concours du pilote, constituait une sanction, déclare plus loin, qu'il pouvait s'agir aussi d'une participation obligatoire aux dépenses de la station lorsque aucune faute ne pouvait être relevée contre le capitaine.

La seconde explication paraît la meilleure et il semble que dans tous les cas on puisse justifier le paiement de la taxe de pilotage, par la nécessité de l'entretien, par les usagers, d'un service public indispensable à la navigation,

Quoiqu'il en soit, ce principe est depuis longtemps passé dans les usages et ne soulève pas de difficultés d'application. D'ailleurs, les navires qui assurent un service régulier et fréquent dans un port déterminé, et qui, de ce fait, n'ont pas toujours recours au pilote, se voient appliquer un tarif réduit.

A titre d'exemple, on peut indiquer que le tarif de la station de Brest prévoit une réduction de 25 % au profit des navires desservant des lignes régulières. De même, le règlement local de Boulogne applique un taux dégressif variant avec la fréquence des escales.

CHAPITRE III

Des exceptions à la règle de l'obligation du pilotage

La règle de l'obligation du pilotage subit un certain nombre d'exceptions qui font l'objet des dispositions de l'article 3 de la loi du 28 mars 1928.

En premier lieu, sont dispensés de prendre un pilote, les navires navigant à la voile d'une jauge nette inférieure à 100 tonneaux et les navires à moteur, d'une jauge nette inférieure à 150 tonneaux. Ce sont là, d'ailleurs, les limites qui avaient été adoptées par l'article 8 de la loi du 30 janvier 1893 modifiée par celle du 12 mai 1905.

Lorsque les circonstances l'exigent, les règlements locaux peuvent aussi, pour des raisons de sécurité de la navigation, modifier les limites fixées par la loi et rendre obligatoire la présence du pilote sur des navires d'un tonnage inférieur. Mais, de semblables dispositions doivent être tout à fait exceptionnelles.

Certains navires, quel que soit leur tonnage, sont affranchis de l'obligation d'avoir un pilote à bord, en raison de leur affectation particulière. Ce sont : « les
« bâtiments à propulsion mécanique, remorqueurs ainsi
« que les porteurs, dragues, chalands annexes, etc...
« affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien
« des ports et de leur accès ainsi que les bateaux du
« service des phares et balises. »

Il aurait été en effet illogique d'obliger ces navires à recourir à l'aide d'un pilote, pour entrer ou sortir du port qu'ils sont chargés d'entretenir et dont ils connaissent, par conséquent, d'une manière parfaite, les voies d'accès.

Il peut paraître étrange que les remorqueurs du commerce et les navires de pêche qui fréquentent le même port d'une manière constante, ne soient pas, eux aussi, exemptés de l'obligation du pilotage. Lors de la discussion de la loi devant le Parlement, un amendement tendant à ajouter ces navires à la liste de ceux dispensés de prendre un pilote, fut d'ailleurs proposé. Mais, cette disposition fut repoussée, car on constata que la plupart du temps, ces navires jaugeant moins de 100 ou de 150 tonneaux et, de ce fait, ne sont pas astreints à utiliser un pilote. Dans les cas très rares où ces navires dépasseraient ce tonnage, la circulaire du 19 juillet 1928 a prescrit que « les règlements locaux devraient tenir compte « du genre spécial de leur navigation et ne prévoir « qu'une taxe minime et pour ainsi dire nominale. »

En application de ce principe, l'article 18 du règlement de pilotage de la station de Boulogne (1) décide que :

« Les bateaux à vapeur spécialement affectés au service du remorquage de Boulogne... et les bateaux

(1) Décret du 14 décembre 1929.

« français affectés à la pêche côtière, sont dispensés de « l'obligation du pilotage. »

Dans d'autres stations, un tarif particulièrement réduit est applicable à ces mêmes navires.

Enfin, dans son dernier alinéa, l'article 3 admet une autre exception au principe de l'obligation du pilotage en maintenant l'institution des « licences de capitaine pilote. »

Sous le régime du décret loi du 12 décembre 1806, le brevet de « capitaine pilote » pouvait être conféré aux capitaines de certains ports, s'ils subissaient avec succès un examen semblable à celui auquel les pilotes étaient soumis. Ils étaient, sous certaines conditions, dispensés de l'obligation de prendre un pilote pour entrer ou pour sortir du port qu'ils fréquentaient régulièrement.

En fait, ces licences étaient délivrées seulement pour le port de Marseille.

Les armateurs, qui voyaient là un moyen de faire l'économie des droits de pilotage ne cessèrent de demander l'extension de cette institution à d'autres ports.

Lors de la discussion de la loi du 28 mars 1928, tous les amendements dans ce sens furent néanmoins repoussés. On avait reconnu, en effet, que la sécurité de la navigation s'accommodait assez mal de ce régime, et que, dans bien des cas, des accidents auraient été évités, si un pilote s'était trouvé à bord.

La loi de 1928 décide que la licence de « capitaine pilote » continuera à être délivrée aux capitaines titulaires du brevet de capitaine au long cours, au cabotage

ou de la Marine Marchande mais seulement pour les ports dont l'accès est reconnu facile et où ces licences étaient antérieurement attribuées.

La circulaire du 19 juillet 1928 précise que le régime des licences de capitaine pilote ne saurait désormais être instauré dans d'autres ports sans qu'une loi spéciale soit intervenue.

Les conditions de délivrance des licences de « capitaine pilote » sont établies par le décret du 18 avril 1930 (1) fixant le règlement de pilotage de la station de Marseille.

Les candidats doivent justifier d'un certain nombre d'entrées et de sorties au cours des trois années qui précèdent le jour de l'examen et la licence cesse d'être valable si le titulaire reste un an sans sortir du port, soit comme capitaine, soit comme officier sur les navires français.

Si, par la suite, le titulaire de la licence ainsi périmée reprend son activité première, il pourra demander la délivrance d'une nouvelle licence. Celle-ci lui sera octroyée dans les mêmes conditions que la licence primitive. Toutefois, dans ce cas, le « nombre des entrées » et des sorties est réduit à deux dans l'espace d'un an. « En outre, l'examen ne porte que sur les travaux nouvellement exécutés dans les ports ou aux abords des ports depuis la péremption du titre. »

(1) B. O. M. M. 1930, page 266.

TITRE SECOND

Les opérations de pilotage proprement dites

Les opérations de pilotage peuvent, pour en faciliter l'étude, être divisées en trois parties.

Nous considérerons, tout d'abord, la phase antérieure à l'embarquement du pilote et qui aboutit à la formation du contrat de pilotage. Nous examinerons ensuite quelle conduite doivent tenir respectivement le capitaine et le pilote. Puis, nous préciserons les rapports de ces deux personnages une fois à bord ; nous verrons, en particulier, quel rôle est dévolu à chacun d'eux dans la conduite du navire ainsi que l'étendue de la responsabilité civile du pilote.

Enfin, viendra l'étude des taxes de pilotage, tant à l'égard de leur base de perception qu'à l'égard de leur quotité, ainsi que l'examen des règles de compétence en cas de litige relatif au paiement de ces droits.

CHAPITRE I

Les opérations préliminaires à l'embarquement du pilote

Les opérations préliminaires à l'embarquement du pilote sont différentes, suivant que le navire entre ou

sort du port. Pour plus de clarté dans l'exposé, nous examinerons successivement ces deux cas.

§ 1. — *Cas du navire entrant dans le port.*

En vertu du principe de l'obligation du pilotage, la loi du 28 mars 1928 prévoit que le navire est tenu de faire le signal d'appel de pilote en entrant dans la zone où le pilotage est obligatoire. (1).

Cet appel est fait, de jour, au moyen d'un pavillon carré à couleurs concentriques (bleu au centre, blanc et rouge) ou à l'aide des signaux d'appel du code international. (2). A défaut, le navire peut arborer son pavillon national en tête du mat de misaine, mais, sauf le cas de réel danger, il ne doit pas faire usage des signaux de détresse pour appeler le pilote (3).

La nuit, le capitaine doit demander l'assistance du pilote en utilisant les feux prévus à l'article 8 du règlement du 21 février 1897 ayant pour objet de prévenir les abordages.

Le signal d'appel doit être maintenu jusqu'à ce que le navire soit en vue du bateau pilote et que celui-ci ait répondu.

(1) En ce qui concerne les zones de pilotage facultatif, voir supra page 69.

(2) Pavillon P.

(3) Avant 1879, le drapeau national devait être mis en berne à l'arrière pour appeler le pilote ce qui était de nature à créer des confusions, la mise en berne du pavillon étant signal de détresse.

Le capitaine du navire doit naviguer de façon à rencontrer le pilote. En particulier, si les règlements locaux ont décidé qu'un bateau pilote doit croiser en permanence dans un lieu déterminé, le capitaine est tenu de faire route vers cette zone. S'il n'agit pas ainsi, il est considéré comme ayant voulu éviter le pilote et, de ce fait, il est passible du « tarif maximum » c'est-à-dire qu'il sera frappé de « tous les droits et indemnités » que le navire aurait eu à payer s'il avait pris le pilote, « sans pouvoir réclamer le bénéfice des réductions » accordées à certaines catégories de navires, par exemple à ceux affectés à des lignes régulières.

Si, malgré les signaux et la route suivie, aucun pilote ne vient offrir ses services, le navire est dispensé de payer les droits de pilotage.

Dans le cas le plus normal, où le pilote répond à l'appel qui lui est fait, le navire doit opérer toute manœuvre nécessaire pour faciliter l'embarquement du pilote. Il doit, tout d'abord, ralentir sa vitesse, afin de permettre au bateau pilote de venir le rejoindre. Puis, il doit évoluer de manière à permettre l'accostage. Si le capitaine ne se soumet pas à ces obligations, le pilote peut considérer que ses services ont été repoussés et il est en droit d'exiger le paiement des taxes de pilotage, conformément aux principes déjà énoncés de « l'obligation du pilotage ».

Ces dispositions relatives aux manœuvres que doit opérer le navire se justifient fort bien. En effet, l'accostage par mer houleuse et par grand vent est générale-

ment une opération délicate et périlleuse. Aussi, le navire doit-il protéger de son mieux la barque du pilote qui, en raison de ses petites dimensions, est particulièrement sensible au mauvais temps.

Mais là ne s'arrête pas la sollicitude du législateur, qui maintenant un principe antérieurement admis, a prescrit dans l'article 7 de la loi du 28 mars 1928 que :

« Sauf le cas de faute lourde du pilote, les avaries
« survenues au bateau pilote au cours des opérations
« de pilotage, au cours des manœuvres d'embarque-
« ment ou de débarquement du pilote, sont à la charge
« du navire. »

Ce texte paraissant manquer de précision quant aux conditions dans lesquelles l'avarie devait se produire pour être mise à la charge du navire, le Ministre de la Marine Marchande a cru devoir expliquer, dans la circulaire du 19 juillet 1928 « ...que seules, doivent être
« envisagées les avaries survenues au cours des ma-
« nœuvres d'embarquement ou de débarquement à
« bord du navire pilote. »

Dans de telles circonstances, le pilote n'a pas à prouver la faute du capitaine et l'armateur ne pourra être déchargé que s'il parvient à démontrer la faute lourde du pilote.

De son côté, le pilote n'a pas le droit de refuser le service qui lui est demandé et il est tenu d'assister le premier navire qui se présente « quel que soit son tonnage ». C'est là une très ancienne règle que la loi de 1928 a jugé utile de rappeler.

La circulaire d'application insiste d'ailleurs auprès des chefs de quartier et des chefs de service de pilotage afin qu'ils tiennent « très strictement la main à l'application de cette disposition légale ». Il est en effet nécessaire que tous les navires, quelle que soit leur importance puissent bénéficier également d'un service public intéressant la sécurité de la navigation.

Réciproquement, le capitaine est tenu de prendre le premier pilote qui se présente.

Mais cette règle subit une exception importante du fait de l'institution des « pilotes de choix ».

Certaines compagnies de navigation ont, en effet, l'habitude de toujours confier leurs navires aux mêmes pilotes.

Plusieurs raisons militent en faveur de cet usage. Tout d'abord, on peut admettre que, malgré la rigueur du concours de recrutement, tous les pilotes d'une même station ne sont pas d'une habileté égale. Un armateur a donc intérêt à pouvoir confier ses navires aux pilotes qui sont les plus aptes.

D'autre part, si un navire est appelé à venir fréquemment dans un même port, il est évident qu'il y aura un avantage certain à ce que le même pilote soit, chaque fois, chargé de le conduire, car à la longue ce pilote connaîtra parfaitement les qualités manœuvrières spéciales à ce navire.

Pour ces diverses raisons le législateur de 1806 (1)

(1) Article 17 du décret-loi de 1806.

avait prévu que le capitaine pourrait se faire assister d'un pilote de son choix à condition de verser à celui qui, normalement, aurait dû monter à bord, le salaire auquel il aurait pu prétendre.

Malgré les dépenses supplémentaires qu'entraînait l'emploi des pilotes attitrés, les compagnies de navigation eurent régulièrement recours à leur office et, pour cette raison, la loi de 1928 a estimé utile d'en maintenir l'existence.

Toutefois, la circulaire du 19 juillet 1928 crut devoir apporter une limitation à cette institution. Le pilote choisi par l'armateur ou le capitaine ne peut, en effet, être distrait du service général qu'avec l'approbation du chef de la station de pilotage ; cette autorisation ne doit d'ailleurs être accordée que « pour des raisons sérieuses » et en tenant compte des disponibilités de l'effectif ».

La circulaire d'application précise qu'il convient « d'assurer d'abord le service général de la station dans les conditions normales et d'éviter les abus que peut entraîner la désignation de pilotes de choix trop nombreux. »

Ici, encore, on voit que le pilotage est un service public qui doit être, d'une manière constante, en état de satisfaire aux besoins des usagers.

Comme par le passé le capitaine doit, d'une part, payer au tarif normal le pilote de service qui aurait dû, normalement, conduire le navire et, d'autre part, rémunérer le pilote de choix suivant un taux fixé par la convention des parties. Cette règle se justifie parfaitement

le capitaine ayant exigé de la station, — comme nous l'avons vu, — une faveur spéciale, de nature à entraîner des frais supplémentaires et des perturbations dans la marche normale du service.

Lors de la discussion de la loi du 28 mars 1928, un amendement fut déposé, tendant à fixer à 50 % du salaire normal, le montant du salaire revenant au pilote « de tour » ou « de service », afin d'éviter que l'utilisation des pilotes de choix n'entraîne des charges trop lourdes pour l'armement.

Cette proposition fut repoussée car si l'institution des pilotes « de choix » permet aux compagnies de navigation d'avoir à leur disposition, à tout moment, des pilotes particulièrement habiles et ayant la pratique constante des navires qui leur sont confiés, il est juste que ces avantages se paient.

D'ailleurs, la rémunération versée au pilote attitré étant toujours inférieure au tarif légal, si le pilote « de tour » ne touchait que 50 % du salaire normal, la somme globale versée par l'armateur pourrait, dans certains cas, être inférieure à celle qu'il aurait dû payer, s'il n'avait pas eu recours au pilote « de choix » et ce résultat serait assurément contraire à l'équité.

§ II. — Cas du navire sortant du port

Lorsque le navire doit quitter le port, l'appel du pilote ne peut se faire, comme en mer, à l'aide de signaux. En raison du nombre généralement important des navires

qui se trouvent dans le port, ces signaux n'auraient que peu de chances d'être perçus par le pilote.

Le capitaine doit donc demander un pilote au bureau de la station. Sous le régime du décret-loi de 1806, aucune forme particulière n'était prévue et la demande pouvait même être orale.

Cette absence de formalités avait des inconvénients et elle était quelquefois la source de malentendus. Il a été reconnu préférable qu'à l'exemple de nombreux pays étrangers, une requête écrite soit adressée, par le capitaine, au bureau du pilotage. Cette réforme fut réalisée par l'article 8 du décret du 14 décembre 1929.

La demande ainsi adressée au bureau du pilotage ou, à défaut, au bureau du port, doit indiquer le nom du navire, son emplacement à quai, la date et l'heure de son départ.

Le capitaine qui ne se soumettrait pas à ces formalités serait considéré comme ayant voulu éviter le pilote et serait traité comme tel au point de vue du paiement des droits.

Le pilote auquel est confié la conduite du navire est celui désigné par le tour de rôle ; il doit se présenter à bord à l'heure dite et y rester jusqu'au moment où le navire, conduit en pleine mer, peut naviguer sans danger. Le capitaine est alors tenu de le débarquer en prenant les mêmes précautions que celles décrites au sujet de l'embarquement.

CHAPITRE II

Du rôle du pilote à bord du navire

Le pilote, une fois à bord, doit se présenter au capitaine. Si besoin en est, il pourra se faire reconnaître en présentant sa carte d'identité. Cette carte, prévue par l'article 10 du Décret du 14 décembre 1929, porte la photographie du titulaire et elle est visée par l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

Le capitaine doit déclarer au pilote qui monte à bord « le tirant d'eau, la vitesse et les conditions d'évolution de son navire ». Une règle analogue était édictée par l'article XI du titre III du Livre IV de l'ordonnance de la Marine de 1681, qui prévoyait que le maître devait déclarer au lamaneur « combien son bâtiment tire d'eau, à peine de vingt cinq livres d'amende pour chaque pied recélé. »

Le pilote ayant reçu ces indications, le « pilotage » proprement dit va commencer.

Il convient alors de déterminer à qui est confiée la direction du navire.

§ I. — Les rapports du capitaine et du pilote

Avant la loi du 28 mars 1928, les avis, sur ce point, étaient partagés.

Certains auteurs soutenaient que le capitaine était dessaisi de son commandement, par le seul fait de la présence du pilote.

Valin, par exemple, dans son commentaire de l'article 18 du Titre III Livre IV de l'ordonnance de 1681 déclare que :

« ...Le pilote côtier étant à bord est le chef et le conducteur du navire ; que c'est à lui à diriger la route et à faire exécuter toute la manœuvre, de manière que le capitaine n'en a plus la direction. »

Et plus loin il reprend :

« ...Que servirait, en effet, qu'il y eût des pilotes lamineurs, si la conduite des navires ne leur appartenait pas spécialement et s'ils n'étaient là que pour donner des conseils. »

Un point de vue analogue fut également soutenu par certains auteurs dont les arguments étaient fondés sur les articles 2 et 32 du décret-loi du 12 décembre 1806. (1)

Le premier de ces deux articles décidait que l'examen d'admission à l'emploi de pilote devait porter sur la manœuvre, la connaissance des marées, des bancs, courants, écueils... Certains juristes en concluaient qu'il serait sans objet d'exiger ces notions de la part des pilotes s'ils ne devaient en faire usage par la suite en « dirigeant » les navires qui leur seraient confiés. Cette

(1) Voir note de M. Levillain-Dalloz, périodique 1881-2-169.

manière de voir, était, pour ces auteurs, confirmée par l'article 32 qui prévoyait que le capitaine devait informer le pilote de la marche du navire et de son tirant d'eau.

Mais, cette doctrine était très discutable et les arguments fondés sur le texte du décret de 1806 n'étaient pas probants.

En effet, s'il est tout à fait raisonnable d'exiger qu'un pilote connaisse la manœuvre pour être capable de donner des conseils judicieux au capitaine, celui-ci, instruit exactement des possibilités d'évolution de son navire reste, en définitive, le mieux qualifié pour en assurer, en toutes circonstances, le commandement.

La théorie du pilote « conseiller » du capitaine qui était, avant 1928, admise par la majorité des auteurs et adoptée par la jurisprudence devait être consacrée par la loi du 28 mars 1928 dont l'article premier décide que :

« Le pilotage consiste dans *l'assistance* donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, rades et eaux maritimes des fleuves et des canaux. »

Cet article est très important car, d'une part il définit le pilotage et, d'autre part, — et c'est là le point qui nous intéresse, — il fixe d'une manière précise, les rapports du capitaine et du pilote.

Le pilote ne doit donc pas intervenir « directement »

dans la conduite du navire ; il doit se borner à « assister » le capitaine. Néanmoins, il joue un rôle important et ses indications ou ses conseils sont en général décisifs. C'est pourquoi, la responsabilité du pilote a, de tout temps, retenu l'attention de l'autorité législative.

La responsabilité pénale et la responsabilité disciplinaire ont été examinées dans la première partie de cette étude car ces questions se rattachent directement à l'organisation hiérarchique du corps des pilotes.

Mais la responsabilité civile a sa place logique dans l'étude des relations du pilote avec le capitaine et l'armateur au cours des opérations de pilotage.

§ II. — La responsabilité civile des pilotes

Toute notre législation a prévu, sans exception, la responsabilité pénale et disciplinaire du pilote ; seule la rigueur des pénalités a varié suivant les époques et les régimes. Mais, en ce qui concerne la responsabilité civile du pilote il n'y a pas la même unanimité de doctrine.

On peut soutenir que le pilote est seul responsable des avaries qui surviennent, par sa faute, au cours des opérations de pilotage. En effet, le capitaine ne choisit pas le pilote ; celui-ci est recruté par l'Etat et le navire qui désire entrer dans le port, doit prendre à son bord, le premier pilote qui se présente. La responsabilité de l'armateur ne saurait donc être engagée par un individu

sur lequel il n'a aucun contrôle. Cette opinion, généralement adoptée par les auteurs qui estiment que la présence du pilote à bord a pour conséquence de dessaisir le capitaine de son commandement, n'est pas sans défaut. Elle réduit le capitaine à un rôle complètement passif ; le pilote, seul responsable, ne saurait en effet admettre les conseils et, à plus forte raison, les ordres du capitaine. Mais, si le naufrage ou une avarie survient, l'armateur ne manquera pas de reprocher au capitaine son inaction. On se trouve donc dans une situation fausse et difficilement admissible.

En Angleterre, où l'on avait admis, à une époque, la responsabilité exclusive du pilote, les tribunaux furent obligés de reconnaître que, dans certaines circonstances, — difficiles d'ailleurs, à déterminer d'une manière exacte, — il était du devoir du capitaine de reprendre le commandement du navire, afin d'éviter un accident.

En outre, la théorie envisagée fonde la responsabilité du pilote uniquement sur le fait que le pilotage est obligatoire.

Une telle argumentation n'est possible que si l'on admet que « l'obligation du pilotage » consiste en l'embarquement *effectif* du pilote.

Mais, si le paiement des droits de pilotage est seul obligatoire il faut reconnaître que le capitaine peut, dans ce cas, exercer un véritable choix puisqu'il est libre de prendre ou de ne pas prendre le pilote qui se présente.

La responsabilité du pilote ne peut donc être admise à priori.

Enfin, on constate, qu'en fait, le recours dirigé contre le pilote est souvent illusoire, puisque celui-ci est presque toujours insolvable. On peut imaginer de substituer à la responsabilité individuelle du pilote la responsabilité collective de la corporation, mais la situation ne sera guère meilleure, car les réserves que peuvent constituer les stations de pilotage, sont de peu d'importance en comparaison du dommage que peut causer un pilote chargé de conduire un paquebot moderne. L'énormité des risques empêche également les pilotes de s'assurer contre les conséquences de leurs fautes.

En définitive, l'opinion qui veut que le pilote soit responsable des avaries ou de la perte du navire, discutable en principe présente aussi de graves difficultés d'application pratique.

Une autre doctrine, fait supporter par l'armateur le poids de la responsabilité résultant de la faute du pilote.

On considère, dans ce cas, que le pilote est lié à l'armateur par un contrat de louage de services. Il devient ainsi un préposé à la direction du navire et le « maître » doit répondre des dommages qu'il peut causer.

Les défenseurs de ce système font d'ailleurs remarquer très judicieusement, que le fait que l'armateur ne choisit pas le pilote ne saurait intervenir en la matière.

En effet, si le capitaine meurt au cours d'un voyage, il est remplacé, soit par le second soit par un autre capitaine nommé par le consul de France. Or, l'armateur est néanmoins engagé par les actes de ce nouveau capitaine qu'il n'a pas choisi. Par analogie, il n'est donc pas anormal de penser que le propriétaire du navire doit répondre des fautes du pilote, même si celui-ci a été « imposé ».

Les avantages de cette conception sont nombreux. On doit tout d'abord remarquer sa simplicité : dans tous les cas, quels que soient les principes qui régissent le pilotage, c'est l'armateur qui endosse la responsabilité. Les tiers lésés savent donc exactement à qui ils doivent s'adresser pour obtenir réparation du dommage. D'autre part, leur recours n'est pas illusoire comme celui dirigé contre un pilote : la créance est garantie, au minimum, par le navire et aussi par le fret, si le propriétaire décide d'en faire abandon. Au surplus, il est bon de noter que l'armateur conserve une action en dommages et intérêts contre le pilote qui a commis une faute personnelle.

Cette thèse fut celle adoptée par la jurisprudence française jusqu'en 1935. C'était, en effet, la seule qui s'accordait avec les dispositions de notre Code Civil et son application a donné, pendant longtemps, de bons résultats.

Elle dut cependant être abandonnée en partie, plusieurs pilotes ayant été condamnés à verser des indemnités de dommages et intérêts extrêmement

lourdes à la suite des actions intentées par les armateurs. On reconnut alors que, s'il était juste que le pilote soit responsable de sa faute personnelle, vis-à-vis du propriétaire du navire, il était exagéré qu'il puisse être contraint de verser une indemnité souvent supérieure à plusieurs fois son traitement annuel.

Une loi du 14 mars 1935 (1) a remédié à cette difficulté en limitant d'une manière forfaitaire la responsabilité des pilotes.

Cette loi est directement inspirée du régime en usage en Angleterre depuis le « Pilotage Act » de 1913. Cet « act » affirme, tout d'abord, que l'armateur est responsable des fautes du pilote. D'autre part, il précise qu'une action en dommages et intérêts peut être intentée contre le pilote mais que la condamnation ne pourra pas être supérieure au montant du cautionnement que chaque pilote doit constituer au moment de son entrée dans la carrière. Ce cautionnement est fixé à cent livres sterling.

Le « Pilotage Act » adopte donc, comme la jurisprudence française, le principe de la responsabilité du propriétaire du navire et admet le recours contre le pilote coupable d'une faute personnelle. Mais, afin d'empêcher que le pilote ne soit frappé trop lourdement, on prévoit qu'il pourra se libérer en abandonnant son cautionnement.

La loi du 14 mars 1935 n'a pas jugé utile d'affirmer à nouveau, de façon expresse, la responsabilité de l'arma-

(1) B.O.M.M. 1935, p. 47.

teur en cas de faute du pilote, — responsabilité consacrée par une jurisprudence qui n'est que la conséquence normale des règles de notre droit civil.

Cette loi s'est bornée à décider que tout pilote, titulaire ou aspirant devait fournir un cautionnement qu'il lui serait possible d'abandonner pour s'affranchir de la responsabilité civile résultant de fautes, par lui commises, dans l'exercice de ses fonctions.

Un décret du 3 mars 1936 (1) est venu préciser les modalités d'application de ces dispositions législatives notamment en fixant le montant du cautionnement. Les stations ont été classées, d'après leur importance, en cinq catégories. Les pilotes appartenant à une station de la première catégorie doivent fournir un cautionnement de 10.000 francs. Les autres doivent constituer des cautionnements dont le montant est respectivement de 8.000 francs, 6.000 francs, 4.000 francs et 2.000 francs, suivant que leur station est comprise dans la deuxième, la troisième, la quatrième ou la cinquième catégorie.

Ce cautionnement peut être constitué, soit en rentes sur l'Etat, soit en numéraire, soit sous forme de garantie fournie par une banque ou une caisse privée autorisée à cet effet par le Ministre de la Marine Marchande.

Le pilote doit justifier de la constitution de ce cautionnement dans les six mois qui suivent sa nomination et la restitution ne peut en être opérée que trois mois après la date de la cessation des fonctions.

(1) B. O. M. M. 1936, page 137.

Cette nouvelle réglementation a donné, en pratique, de bons résultats car tout en maintenant le recours en indemnité contre le pilote, elle limite, d'une manière raisonnable, le montant de la condamnation.

CHAPITRE III

Des taxes de pilotage

Nous avons vu que le capitaine devait obligatoirement acquitter le montant des droits de pilotage, qu'il ait eu recours au pilote ou qu'il se soit passé de ses services. Dans ce dernier cas, le versement de la taxe de pilotage peut être considéré, soit comme une amende, soit comme une participation obligatoire aux dépenses causées par le fonctionnement d'un service public, ainsi qu'il a été dit au cours de l'étude du principe de l'obligation du pilotage.

Si le pilote est monté à bord et a assisté le capitaine dans la conduite du navire, les taxes de pilotage constituent alors un véritable salaire versé en contrepartie du service rendu.

Nous examinerons d'abord le mode de fixation des taxes et leur base de perception, puis, les questions qui se rapportent à leur versement.

**§ 1. — Fixation des taxes de pilotage
et leur base de perception**

Le montant des taxes de pilotage est fixé, pour chaque station, par décret pris après avis de l'assemblée commerciale suivant la procédure décrite au titre second de la première partie de cette étude (1).

Le premier paragraphe de l'article 3 de la loi du 28 mars 1928 dispose que les tarifs de pilotage seront, comme par le passé, établis d'après la jauge *nette* des navires.

La question s'est posée, à de nombreuses reprises, de savoir s'il n'y avait pas lieu de remplacer la jauge nette par la jauge brute des navires. Ce dernier système pouvait, en effet, sembler plus équitable.

Néanmoins, l'ancienne base a été maintenue car son application ne donnait lieu à aucune difficulté. Au contraire, le remplacement de la jauge brute par la jauge nette exigeait l'affectation, à chaque navire, d'un coefficient particulier de substitution, ce qui rendait obligatoire la refonte totale de tous les tarifs. Enfin, les armateurs qui, en 1906, s'étaient déclarés partisans d'une modification de la base de perception se sont montrés hostiles à tout changement, lors de la discussion de la loi de 1928.

Chaque station de pilotage possède un tarif particulier,

(1) Voir page 39.

mais la caractéristique commune à tous ces tarifs est la multiplicité des taux. Ceux-ci varient, en général, suivant qu'il s'agit d'un vapeur, d'un voilier, d'un navire de commerce, de charge ou de passagers, d'un vaisseau de guerre ou d'un bâtiment remorqué.

Les tarifs peuvent tenir compte, également, de la nature de la navigation effectuée.

Ainsi, le règlement local de la station du Havre (Décret du 2 mai 1930) prévoit :

- 1° un tarif général.
- 2° un tarif spécial au cabotage national.
- 3° — — — des relâches (pour les navires qui entrent au port pour une cause de force majeure).
- 4° — — — d'escale.
- 5° — — — d'escale en petite rade.
- 6° — — — d'escale en grande rade.
- 7° — — — des remorqueurs étrangers.

Les tarifs de pilotage peuvent prévoir aussi la rémunération de certains services qui ne constituent pas, à proprement parler, des actes de pilotage. Le capitaine peut, par exemple, recourir aux offices du pilote pour déhalage du navire, pour régulation de compas ou pour bases ou essais de vitesse.

De même, le tarif fixe généralement l'indemnité d'ûe,

si, une fois son service accompli, le pilote est contraint de rester à bord en raison du mauvais temps.

Enfin, une rétribution est prévue dans les cas où le pilote, après avoir été appelé, ne voit pas ses services utilisés.

§ II. — Le versement des taxes de pilotage

Les taxes de pilotage, sont, en principe, payées par le capitaine du navire. En outre, la loi du 28 mars 1928, reprenant une règle énoncée par l'art. 48 du décret-loi de 1806 stipule que les courtiers maritimes et les consignataires sont personnellement responsables du paiement des droits de pilotage qui peuvent être dûs pour l'entrée ou la sortie du navire. Ils répondent également des indemnités supplémentaires dûes au pilote, mais sous la condition d'en avoir été avisés dans les soixante douze heures qui suivent la sortie du navire. Le pilote qui n'a pas fait connaître, en temps voulu, au courtier ou au consignataire, le montant des indemnités qui lui reviennent sera donc obligé de s'adresser directement à l'armateur pour en obtenir paiement.

Les consignataires ne sont responsables du paiement des taxes et des diverses indemnités que si le bureau du pilotage présente un certificat, dûment signé du capitaine et constatant que le service a été effectivement fait. Ce certificat ou « bon de pilotage » devra contenir toutes les indications nécessaires pour permettre d'ap-

pliquer le tarif inséré dans le règlement de la station (1). Il sert donc de base à la perception des droits de pilotage. Pour cette raison, la circulaire du 19 juillet 1928 précise que ce bon devra toujours être établi avec le plus grand soin et que le chef du pilotage devra en vérifier scrupuleusement le contenu.

A défaut de ce certificat, le pilote conservera seulement son recours contre l'armateur et sera cru sur parole, quant au service fait.

Si le navire n'a ni consignataire, ni courtier, le pilote peut exiger, soit la consignation d'avance des droits de pilotage entre les mains d'une personne par lui agréée, soit la remise immédiate du montant du salaire (2).

En cas de litige relatif au paiement des droits de pilotage, le tribunal de commerce est compétent (3). C'est d'ailleurs la confirmation de la règle autrefois établie par l'article 50 (alinéa I) du décret-loi de 1806.

Il résulte d'une jurisprudence constante depuis de longues années que le Tribunal de Commerce compétent est celui dont dépend le port où est inscrit le pilote.

(1) Article 6 du décret du 14 décembre 1929.

(2) Article 7 du décret du 14 décembre 1929.

(3) Article 9 de la loi du 28 mars 1928.

CONCLUSION

Le régime du pilotage tel qu'il existe aujourd'hui est le résultat d'une longue évolution. On peut distinguer, en effet, trois grandes périodes dans l'histoire de la législation du pilotage.

Dans une première période, qui prend place sous l'ancien régime, eut lieu l'élaboration progressive de règles et de principes généraux.

Une seconde période, s'ouvre avec le décret-loi de 1806 qui codifia, en un texte unique, toutes les dispositions relatives à l'institution du pilotage et unifia son régime.

Enfin, la loi du 28 mars 1928 est venue donner au pilotage sa charte actuelle.

Cette réforme était particulièrement nécessaire. Le décret-loi de 1806, tout en constituant un gros progrès sur le régime antérieur avait en effet présenté, à l'usage, des lacunes. Certaines, avaient été comblées par des textes subséquents mais, une refonte totale était devenue nécessaire, car de nombreuses dispositions n'étaient plus adaptées aux besoins actuels, et notamment à l'évolution technique du matériel.

En outre, certaines prescriptions de ce décret, — nette-

ment inspiré de la législation révolutionnaire à base individualiste, — étaient inconciliables avec la législation sociale actuelle.

La loi du 28 mars 1928 a eu le mérite d'apporter des modifications sérieuses au régime antérieur tout en conservant à la réglementation du pilotage son caractère particulier.

Quelques dispositions, qui étaient déjà en vigueur dans l'ancien droit, ont été reprises. C'est ainsi que les pilotes continuent à être recrutés par concours et à jouir d'un monopole dans l'exercice de leurs fonctions, tout comme l'ordonnance de 1681 l'avait prévu.

De même, le principe de l'obligation du pilotage, qui avait été édicté par le décret-loi de 1806, a été reproduit par la loi du 28 mars 1928.

Sur d'autres points, cette loi a jugé utile de préciser ou de modifier les règles établies par les anciens textes : elle a, par exemple, atténué les rigueurs du régime disciplinaire et pénal en même temps qu'elle fixait définitivement les rapports du capitaine et du pilote quant à la conduite du navire.

Enfin, des réformes très importantes ont été réalisées en ce qui concerne le mode de gestion du matériel, le régime des pensions ainsi que la responsabilité civile des pilotes.

La loi actuellement en vigueur peut donc, d'une part être considérée comme très traditionaliste puisqu'elle maintient certains principes en vigueur sous l'ancien droit ou établis en 1806.

En même temps, elle a su adopter des dispositions résolument modernes, notamment en confiant aux syndicats de pilotes un rôle prépondérant et en fondant le régime des retraites et des pensions sur le principe mutualiste.

L'ajustement de ces innovations à une très vieille institution était spécialement malaisé. Il a été réalisé d'une manière particulièrement heureuse, car, loin de supprimer, comme il y avait lieu de le craindre, l'autonomie corporative du pilotage, la nouvelle législation l'a confirmée d'une manière définitive.

Au surplus, le nouveau régime a été accueilli avec faveur par les pilotes ; ils ont reconnu qu'il était seul capable de sauvegarder tant leurs droits acquis que leur indépendance, tout en adaptant mieux leur profession aux nécessités de notre époque.

Enfin, il a permis de continuer d'assurer, sans changement appréciable pour les usagers et à leur satisfaction, le service régulier d'une organisation qui touche aux intérêts les plus sérieux de la navigation.

ABRÉVIATIONS

B. O. M. M. : Bulletin Officiel de la Marine Marchande.

Exemple : B. O. M. M. 1930, p. 315, Bulletin Officiel de la Marine Marchande, année 1930, page 315.

R. A. R. : Recueil des Actes Réglementaires de l'Inscription Maritime.

Exemple : R. A. R., T. I., p. 491 : Recueil des Actes Réglementaires de l'Inscription Maritime. Tome I, page 491.

Circ. : Circulaire.

TABLEAU CHRONOLOGIQUE
DES PRINCIPAUX TEXTES RELATIFS
AU PILOTAGE

1° Textes actuellement abrogés.

Edit de 1584.

Ordonnance de 1681	{	Titre III, livre IV.
		Titre IV, livre III.

Edit de 1754.

Loi des 21 - 22 août 1790.

Décret-loi du 12 décembre 1806.

2° Textes actuellement en vigueur.

NATURE DU TEXTE	DATE	OBJET
Loi	17 décembre 1926	Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande.
Loi	28 mars 1928	Organisation générale du pilotage.
Arrêté	30 juin 1928	Recrutement des pilotes.
Circulaire	19 juillet 1928	Application de la loi du 28 mars 1928.
Décret	14 décembre 1929	Règlement général.
Arrêté	12 avril 1933	Commission de visite médicale (composition).
Arrêté	16 novembre 1933	Recrutement des pilotes (programme du concours).
Loi	3 mars 1934	Dérogation aux règles de recrutement.
Loi	14 mars 1935	Responsabilité civile des pilotes.
Décret	3 mars 1936	Application de la loi du 14 mars 1935.
Arrêté	18 juin 1936	Recrutement des pilotes (modification à l'arrêté du 30 juin 1928).

Table des Matières

INTRODUCTION	5
----------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

Organisation du corps des pilotes

TITRE PREMIER : Des pilotes	16
-------------------------------------	----

CHAPITRE I. — Composition et recrutement du personnel.....	17
--	----

§ I. — Mode de recrutement des pilotes..	18
--	----

§ II. — Conditions que doivent remplir les candidats.....	19
---	----

§ III. — Contrôle de l'aptitude physique des pilotes	21
--	----

CHAPITRE II. — Conditions de mise à la retraite des pilotes	24
---	----

CHAPITRE III. — Régime disciplinaire et pénal des pilotes	26
---	----

TITRE SECOND : De l'organisation des stations de pilotage	33
CHAPITRE I. — De l'organisation hiérarchique du personnel des stations ..	33
CHAPITRE II. — De l'établissement de la réglementation particulière à chaque station	38
CHAPITRE III. — Du matériel de pilotage	41
§ I. — La gestion du matériel avant 1928 ..	43
§ II. — La gestion du matériel depuis 1928 ..	46
A. — La propriété du matériel	47
B. — Le mode d'exploitation du matériel ..	48
CHAPITRE IV. — Des pensions	52
§ I. — Le régime antérieur à la loi du 28 mars 1928.	52
§ II. — Le régime établi par la loi du 28 mars 1928	53
A. — Organisation et gestion des caisses de retraites	54
B. — Mesures transitoires	58

DEUXIÈME PARTIE

Les opérations de pilotage

TITRE PREMIER : Le principe de l'obligation du pilotage	67
CHAPITRE I. — De l'obligation du pilotage ..	67
CHAPITRE II. — Du corollaire de la règle de l'obligation	70
CHAPITRE III. — Des exceptions à la règle de l'obligation	73
TITRE SECOND : Les opérations de pilotage proprement dites.	77
CHAPITRE I. — Les opérations préliminaires à l'embarquement du pilote ..	77
§ I. — Cas du navire entrant au port ..	78
§ II. — Cas du navire sortant du port ..	83
CHAPITRE II. — Rôle du pilote à bord du navire	85
§ I. — Les rapports du capitaine et du pilote	85
§ II. — La responsabilité civile des pilotes	88

CHAPITRE III. — Des taxes de pilotage	94
§ I. — Fixation des taxes ; leur base de perception	95
§ II. — Versement des taxes de pilotage..	97
CONCLUSION.. .. .	99
Abréviations	103
Tableau chronologique des textes relatifs au pilotage	105
Table des matières.. .. .	107

IMPRIMERIE MODERNE
9, Rue des Loges, 9
FONTENAY - LE - COMTE
1939
